Vol. X
No. 1

22nd July, 1974
(Monday)
31 Ashadh, 1896 S. E.

THE ANDHRA PRADESH
Legislative Assembly Debates
OFFICIAL REPORT
CONTENTS

Pages.

Oral Answers to Questions. .. 1

Short Notice Questions and Answers. .. 25

Written Answers to Questions (Unstarred Questions) .. 28

Matters Under Rule 341 :

re : Electrification of certain Railway Lines. .. 46

re : Non-Availability of Text Books. .. 48

re : Supply of Text-Books to S. C. Students. .. 49

Calling attention to Matters of Urgent Public Importance :

re : Shortage of Anti-Rabi Serum in K. G. Hospital, Visakhapatnam. .. 51

re : Need for conducting R. M. P. Examinations. .. 54

Voting of Demands for 1974-75:

Demand No. XI-Transport. .. 57

PRINTED BY THE DIRECTOR OF PRINTING, GOVERNMENT OF ANDHRA PRADESH,
AT THE GOVERNMENT CENTRAL PRESS, HYDERABAD.
1974

TMF

ANDHRA PRADESH LEGISLATIVE ASSEMBLY

PRINCIPAL OFFICERS

Speaker : Sri P. Ranga Reddy

Deputy Speaker : Sri Syed Rahmat Ali

Panel of Chairmen:
1. Sri Kaza Ramanadha
2. Sri Baddam Yella Reddy
3. Smt. D. Indira
4. Sri M. Yellappa

Secretary : Sri A. Shanker Reddy, B.A., LL.B.

Assistant Secretaries:
1. Sri M. Ramanadha Sastry
2. Sri P. Ranga Rao
3. Sri E. Sadasiva Reddy
4. Sri V. K. Viswanath
5. Sri S. Poornananda Sastry
6. Sri K. Satyanarayana Rao
7. Sri R. N. Sarma

THE
ANDHRA PRADESH LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

Forty Ninth day of the Third Session of the
Andhra Pradesh Legislative Assembly

ANDHRA PRADESH LEGISLATIVE ASSEMBLY

Monday, the 22nd July, 1974

The House met at Half Past Nine of the Clock

(Mr. Speaker Sri P. Ranga Reddy, in the Chair)

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

ARREARS DUE TO THE ANDHRA PRADESH KHADI AND VILLAGE INDUSTRIES BOARD

831—

*4007 Q:—Sri N.Venkatiah (Kodangal):—Will the hon Minister 9-30 a.m. for Industries be pleased to state:

(a) the number of cases in which arrears of more than Rs. 10 thousand are due to the Andhra Pradesh Khadi and village Industries Board; and the step taken to recover the arrears; and

(b) the number of Industries which are functioning now and the number of Industries which have been closed down among those from which arrears of more than Rs. 10 thousand are due the number of the Industries therein which are without addresses and the action taken in this regard?

The Minister for Public Works (Sri Ch. Venkata Rao) deputised for the Minister for Industries:— (a) There are 220 such cases. The Khadi Board addressed the Collectors concerned for effecting recovery of the amounts under R.R. Act in all the 220 cases.

(b) All the 220 units were closed down and addresses of all these units are available.

శ్రీ యన్. వెంకటయ్య :—మంత్రిగారు పదివేల రూ. లు ఐంచిన కేసులు 220 అన్నారు. క్లోజుడౌను చేసినవి ఉన్నాయన్నారు. కాని షేడ్సులేకుండా బోర్డు లేకుండా ఉండి బకాయిలు రాని ఇన్‌స్టిట్యూషన్సు ఎన్ని ?

శ్రీ సి. హెచ్. వెంకట్రావు :—220 కేసులున్నాయి. అడ్రసులు ఉన్నాయి. రికవరి చేయడానికి చర్యలు తీసుకుంటున్నారు.

శ్రీ యన్. వెంకటయ్య :—అసలు మనుష్యులు లేకుండా బోర్డులు లేకుండా ఉన్నాయి అవి ఎన్ని ?

మిస్టర్ స్పీకర్ :—అసలు అడ్రసెస్ లేకుండా ఉన్నవా అవి ఎన్ని అంటున్నారు ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— అడ్రసులు ఉన్నాయి.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ (పెనుగొండ) :— బోర్డులలో మనుష్యులు లేకుండా కూడా ఉన్నవి పది వేల రూ. లు బకాయిలు ఉన్నవి 220 కేసులు అన్నారు. ఆ 220 కేసుల పేర్లు ఏమిటి ? అప్లయి చేసినవారు ఎందరు? ఆ పేరులన్ని లిస్టు టేబిలు పయిన పెడతారా ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— అలాగే టేబిలుపయిన పెడతాము.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి (నూజివీడు) :— అసలు డబ్బు తీసుకుని ప్రారంభించకుండా ఉన్న సంస్థలు ఎన్ని ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— 220 కేసులు డబ్బు కట్టలేదు. రికవరి చేయడానికి రెవిన్యు రికవరి ఆక్టు క్రింది చర్యలు తీసుకుంటున్నారు.

శ్రీమతి జె. రత్నశ్వరీబాయి (ఎల్లారెడ్డి) :— డబ్బు తీసుకుని నడిపించకుండా ఎలాగ ? పూర్తి సమాచారం మాకు అందివ్వాలి.

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— టేబిలు పయిన పెట్టిస్తానన్నాను. 220 యూనిట్స్ ప చేయడం లేదు. రికవరి చేయడానికి ప్రభుత్వము చర్య తీసుకుంటున్నారు.

శ్రీ యం. వాగిరెడ్డి (గురజాల) :— ఇప్పుడు 220 యూనిట్ అంటే మాదగ్గర లో ఖాది బోర్డు ఉంది గత మంత్రివర్గం ఉన్నప్పుడు యూ శాసనసభలో చెప్పాము. కేసు పెటాము అన్నారు. ఇంతవరకూ చర్యలు ఎందుకు తీసుకోలేదు ? మిస్ అప్రాప్రియేషను ఉందా అయితే రికవరి చేశారా ? శిక్ష వేశారా ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— ఆక్టు ప్రకారంగా రికవరి చేయాలంటే — They have to refer to the Collector for the recovery aspect. మిస్ అప్రాప్రియేషన్ జరిగితే రికవరి చేయడానికి ఆసిస్టెంటు డైరక్టరు చర్య తీసుకోవాలి. ఉన్నటువంటి హాండికాప్స్ అన్ని దృష్టిలో పెట్టుకొని Necessary instructions are being given to the Collector to effect necessary recoveries immediately. కలక్టర్సుకు వేరే పనులవలన కొంచెం దిలై జరిగింది. రిమయిండర్సు ఇచ్చారు. ఇప్పుడు కో-ఆపరేటివ్ ఆక్టు క్రింద ఉన్న అధికారాలు రెవిన్యు రికవరి ఆక్టు క్రింద ఉన్న అధికారాలు ఇవన్ని They have sent the proposal to the Government. It is under consideration of the Government.

శ్రీ యం. నాగిరెడ్డి :— 1964-65 లో విచారణ జరిగింది. ఇప్పటికి పుష్కరం అయింది ఇంకా రెవిన్యూ డిపార్టు ఆలోచించలేదు అంటె ఎలాగ ? ఇప్పటికి చచ్చిపోయినవారు ఎంతమంది ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— ప్రభుత్వంవారు చర్యలు తీసుకుంటున్నారు. 39 కేసులపయిన ప్రాసిక్యూషను లాంచి చేశారు. ఒకరిని అరెస్టు చేశారు. పూర్తి సమాచారము అడ్రసులు, పేరులు అన్ని టేబిలు పయిన పెడతాను.

శ్రీ యం. నాగిరెడ్డి :— పోయినసారి పి. వి. నరశింహారావుగారి టయిములో టేబిలుపయిన పెట్టారు. ఇప్పుడు మంత్రిగారు తిరిగి టేబిలు పయిన పెడతామంటున్నారు. పోయినసారి పెట్టినదానిపయిన ఏమి చర్య తీసుకున్నారు ?

Mr. Speaker :- Apart from the Assurances Committee on the Assurances in the House, you are always welcome. Wait for two or three months and then chase it. Come to the House and ask the Government 'what you have done it ?'.

FILING OF A CASE BY THE ANDHRA PRADESH KHADI AND VILLAGE INDUSTRIES BOARD AGAINST THE VIJAYAWADA HAND POUNDING OF RICE WORKERS CO-OPERATIVE COTTAGE INDUSTRIAL SOCIETY.

832—

*4331 Q.—Sri C. V. K. Rao (Kakinada) :—Will the hon. Minister for Industries be pleased to state:

(a) is it not a fact that the Andhra Pradesh Khadi and Village Industries Board filed O.S. No.225/70 in the City Civil Court, Hyderabad against Vijayawada Hand Pounding of Rice Workers Co-operative Cottage Industrial Society Limited No.(45) Satyanarayanapurm, Vijayawada-3;

(b) if so, who are the Directors of the Society; and

(c) what is the result of the suit ?

Sri Ch. Venkata Rao :—

(a) Yes, Sir.

(b) The directors of the Society are:

1. Shri D.Rama Rao.	..	President.
2. Shri S.Venkata Bhattar.	..	Secretary.
3. Shri K.Sivaram Krishnaiah.	..	Director.
4. Shri D.Kotam Raju.	..	Director.
5. Shri Y.Rama Brahmam.	..	Director.
6. Shri R.Sundara Rama Raju.	..	Director.
7. Shri M.Kutumba Rao.	..	Director.

(c) The Suit is still pending before the Court.

శ్రీ సి. వి. కె. రావు :— లిటిగేషనువలన గత విజయవాడలో జనరల్ ఎన్నికలలో పాల్గొన్నవారి పయిన ప్రభావం ఏమయినా పడిందా ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— లేదండి.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :— పూర్తి వివరాలు చెప్పండి.

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— 1964 లో డబ్బు ఇచ్చారు. డబ్బు ఇట్టలేదు. 15 వేల రూపాయలు ఇచ్చాడు. పది వేల రూ.లు వర్కింగు కాపిటలు గానూ అయిదు వేల రూ.లు రన్నింగును ఇచ్చారు. 1967 లో ఇన్‌వెస్టు గేటు చేశారు. ఓవర్ డ్యు రికవరి చేయడానికి చర్యలు తీసుకున్నారు. రెవిన్యు రికవరి ఆప్టు క్రింద కలక్టరు కలక్టు చేయాలి. హైకోర్టు 19-1-ఎ-స్ట్రిక్ డౌన్ చేశారు.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :— రోళ్లు తిరగట్లు కూడా లేవు. సూట్ వేస్తే అయిదారు టరమ్ము అయిపప్పటికి తేలదు ప్రభుత్వం డైరక్టుగా రికవరి చేయాలి సివిల్ లిటిగేషన్ను ఉంచి ప్రభుత్వమురే నష్టము. కాబట్టి డైరక్టుగా ఎందుకు రికవరు చేయరాదు ?

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— కాపీయం జరిగింది. హైకోర్టు వారు స్ట్రిక్ డౌన్ చేశారు. ఖాది బోర్డ్‌వారు సుట్ ఫైలు చేశారు.

శ్రీమతి జె. రాజ్యలక్ష్మీబాయి :— ఖాది బోర్డ్‌కు డబ్బు ఇచ్చారు. అది అసలు నడుస్తుందో లేదో అనేది చూశారా ? ఏ సంవత్సరంలో డబ్బు ఇచ్చారు ? ఎంతమంది ఎంప్లాయీస్‌ను ఎంగేజి చేశారు ?

9-40 a.m.

శ్రీ సిహెచ్. వెంకట్రావు :— 1963-64 సంవత్సరంలో డబ్బు ఇవ్వడం జరిగింది. 1964-65 సంవత్సరంలో ఇన్‌స్పెక్షన్‌కు వెళ్ళినప్పుడు సరిగా పని చేయడం లేదు అనే ఉద్దేశంతో అది డిపంక్టు అయిందనే ఉద్దేశంతోనే అప్పుడు రికవరీ ప్రొసీడింగ్సు క్లిగిన్ అయినాయి. ఆ ఎంప్లాయీస్ ఎంతమందో సమాచారము లేదు.

Sri M. Nagi Reddy :—Is it a fact that the Asst. Director of Industries, Vijayawada is the Ex-Officio Member of the Board of Directors of the Society and the General Body if so was he present in the meetings of the Board of Directors of the General Body meeting at the time of the resignation of Dr. Rama Rao and at the time of the election of the new Board ?

Sri Ch. Venkat Rao :- That information is not available. The Assistant Director, as I stated Sir.....ఏడుగురు డైరెక్టర్సు అని నేను మనవిచేశాను. వారిలో అసిస్టెంటు డైరెక్టర్ ఆఫ్ ఇండస్ట్రీస్ లేదు.

'DANISH CENTRE' IN PAGARI RAJAM SUB-TALUK

833—

*4438 Q:—Sarvasri V. Narsimha Rao (Kothuru) and Sri. B. Hariappadu (Etcherla) :—Will the hon. Minister for Health and Medical be pleased to state:

(a) whether a Hospital by name 'Danish Centre' in Pagari Rajam Sub-taluk, Srikakulam district is being run by the Andhra Pradesh Government at present,

(b) if so, the number of specialists in the said Centre now;

(c) whether any of the said Doctors have undergone training in foreign countries;

(d) whether it is a fact that the medical facilities in the Hospital are in the decline after the management has been trasferred from the Danish Government; and

(e) if so, the steps taken by the Government to improve the same?

The Minister for Health and Medical (Sri. K. Rajamallu) :—

(a) Yes, Sir.

(b) One.

(c) & (d) No, Sir.

(e) Does not arise.

శ్రీ వి. నరసింహారావు:— అధ్యక్ష, డేనిష్ సెంటరు, పగరి, అక్కడ పరిస్థితులు మెరుగు పరచడానికి తీసుకొన్న చర్యలెవ్వి అంటే డజ్ నాట్ అరైజ్, ఏమీ అక్కరలేదు అని మంత్రిగారు సమాధానము ఇస్తున్నారు. అక్కడ ఉన్నటు వంటి రోగులకు సరియైన ట్రీట్‌మెంటు లేదు. ఆ డేనిష్ సెంటరులో మొట్టమొదట అక్కడ క్లాసెస్ పెట్టి, ఏక్సర్‌సైజ్ ఇచ్చి చేతులు ముడుచుకు పోయి, కాళ్ళు ముడుచుకుపోయినటువంటి రోగులకు బాగుచేస్తూ ఉండేటటువంటివారు ఆ పద్ధతి ఇప్పుడు నడిపించడంలేదు. అసలు ఆ సెంటరులో ఎవరు ముఖ్యంగా మ్యానేజ్ చేస్తున్నారు అక్కడ డాక్టర్లు కూడ సరిగా లేరు. దానిలో డాక్టరు ఎవరినైనా ఇదమిద్దంగా నియమిస్తారా?

శ్రీ కె. రాజమల్లు:— ఈ రోజువరకు అటువంటి కంప్లెయింట్సు ఏమీ రాలేదు. ఆ తరువాత వారికి కావలసిన డాక్టర్సు, 1 డబ్ల్యు.హెచ్.ఓ. ఉన్నారు. అక్కడ ఉన్నటువంటి డాక్టరుగాని మిగతావారుగాని సరిపోకపోతే ఇంకా వేయాలని ఆలోచిస్తున్నాము. కాని ఇప్పటివరకు కంప్లెయింట్సు ఏమీ రాలేదు.

శ్రీ పి. శ్రీరామమూర్తి (నాగరికటకం):—మొత్తము ఈ హాస్పిటల్ అంతా కూడ డేనిష్ ప్రభుత్వంతోనే మ్యానేజ్‌మెంటు జరిగేది. ఈ ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వము తీసుకొనిన తరువాత దానికి డబ్బు వెచ్చించవలసిన పరిస్థితి ఎందుకు వచ్చింది? ఇప్పుడు అక్కడ ఉన్నటువంటి విలేజ్ సెంటర్సును కూడ ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వము మెయిన్ టెయిన్ చేస్తుందా?

శ్రీ కె. రాజమల్లు:—1972 లో డేనిష్ వాళ్ళ అర్గనైజేషన్ ఉండెను. వాళ్ళు మనకు అప్పగించడం జరిగింది. అప్పటినుంచి మొత్తము ఈ పగరి ప్రాజెక్టు క్రింద కొన్ని గ్రామాలలో, విశాఖపట్టణం జిల్లాలోను, చాలామట్టుకు శ్రీకాకుళం

జిల్లాలోను, ఆ కార్యక్రమం ఏ మాదిరిగా వదలిపెట్టి పోయినారో అదేమాదిరిగా ఏర్పాట్లు చేయడం జరిగింది.

శ్రీ వి. నరసింహారావు:— అక్కడ అడ్మినిస్ట్రేటివ్ స్టాఫ్ కూడ లేదు. ఇంతవరకు అడ్మినిస్ట్రేటివ్ ఆఫీసరును కూడ నియమించలేదని తెలుస్తున్నది. త్వరలో ఎవరినైనా నియమిస్తారా?

శ్రీ కె. రాజమల్లు:—అడ్మినిస్ట్రేటివ్ ఆఫీసరు ఉన్నారు. అప్పుడు డేనిష్ వాళ్ళ క్రింద ఎవరైతే స్టాఫ్ ఉండెనో దాంట్లో ముగ్గురిని మినహాయించి తతిమా అందరిని కూడ అబ్‌సార్బ్ చేసుకోవడం జరిగింది. ఆ ముగ్గురు విదేశీయులు కాబట్టి వారిని చేర్చుకోలేదు.

Sri Ch. Parasuramanaidu (Parvathipuram):— Sir, was this hospital taken over by the Government by compulsion or was it by voluntary surrender that the hospital was given up by the Government and what are the terms and conditions under which it was taken over is it maintained in accordance with those conditions.

Sri K. Rajamallu:—There was no compulsion at all. It was handed over by the Government of Andhra Pradesh and all those activtties that are in vogue at the time of transferring to this Govern ment, all those things are being followed now.

శ్రీ సి.వి.కె. రావు:— ఇప్పుడు ఆ డేనిష్ సెంటరులో ట్రీట్‌మెంట్ పొందుతున్నవారు డేన్స్ లేక డేమ్స్?

శ్రీ కె. రాజమల్లు:— రోగులు.

Donation of Equipment to the Cordiology Wing of Government General Hospital, Guntur

834—

*4606 Q.—Sri Peter Paul Chukka (Prathipadu) :—Will the hon. Minister for Health and Medical be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Guntur Heart Association has Donated equipment to the Government General Hospital for cordiology Department worth about two lakhs of rupees;

(b) if so, whether the Government sanctioned necessary personnel to utilise the equipment; and

(c) whether it is a fact that there is no other Hospital in the State having such kind of advanced Technical equipment?

Sri. K. Rajamallu.—(a) The Guntur Heart Association under the Presidentship of the collector donated equipment to the Cordiology Department of the Government General Hospital, Guntur Costing of Rs. 60,000/.

(b) Qualified and trained Cordiologist, who can manage the eqipment, has already been working.

(c) No, Sir.

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ (మంగళగిరి):— ఇప్పుడు ఆ ఎక్విప్మెంటు అంతా కొని ఇచ్చారు. ఆది హాస్పిటల్‌లో ఒక రూములో పెట్టి ఆ ఎక్విప్మెంటు అరేంజ్ చేసి ఉన్నది. మరి దానిని ఇనాగురేషన్ చేయడం జరిగిందా?

శ్రీ కె. రాజమల్లు:— ఎక్విప్మెంటు ఇంకా పూర్తిగా రాలేదు. ఒక లక్ష, 10 వేల రూపాయల ఎక్విప్మెంటు ఇంకా రావలసియున్నది.

శ్రీ వి శ్రీకృష్ణ:— ఉన్న ఎక్విప్మెంటు ఇప్పుడు ఆపరేషన్‌లో పెట్టవచ్చు. ఉపయోగం ఉన్నది. ఇంకా వచ్చేది వస్తుంది. మరి డొనేట్ చేసింది ఆస్పిటల్ ప్రాపర్టీ క్రింద తీసుకొని దానిని ఇనాగురేట్ చేయడానికి రూము కూడ సిద్ధంగా ఉన్నది. మరి అది ఇనాగురేట్ చేయడం జరిగిందా ఇప్పటికైనా?

శ్రీ కె. రాజమల్లు:—చాలా త్వరలో జరుగబోతుంది.

శ్రీ డి. వెంకటేశం (కుప్పం):— మంత్రిగారు సమాధానంలో 60 వేలు డొనేషన్ ఇచ్చారు. ఇంకా లక్షా చిల్లర రావాలి అన్నారు. 'పి'. కి సమాధానము చెప్పుతూ మన రాష్ట్రములో ఎక్కడా ఇటువంటి ఎక్విప్మెంటు లేదన్నారు. అలాంటప్పుడు డొనేషన్స్ వచ్చినా రాకపోయినా ప్రభుత్వము ప్రత్యేకమైన శ్రద్ధతో మిగతా ఎక్విప్మెంటు కూడ పర్చేజ్ చేసి హార్టు పేషెంట్సుకు తగిన చికిత్స చేయడానికి ప్రభుత్వము పూనుకొంటుందా?

శ్రీ కె రాజమల్లు:— ను లేదని చెప్పలేదు. మిగతా చోట్ల విశాఖపట్టణం జనరల్ హాస్పిటల్, ఉస్మానియా హాస్పిటల్‌లో కూడ అటువంటివి ఉన్నాయి.

మిస్టర్ స్పీకర్:— అక్కడ 'లేదు' అంటే 'ఉన్నది' అని అర్థము.

Allegations Against the Trustees of Siva Temple at Venkanapalem

835—

* 4238-(V) Q.— Sri Nallapareddi Srinivasulreddi :— Will the hon. Minister for Endowments be pleased to state:

(a) whether the hon. Minister for Endowment has received a representation from the villagers of Venkanapalem in Nellore taluk of Nellor district and the Gudur MLA levelling allegations against the trustees of Siva temple at Venkanapalem in the month of March, 1974;

(b) if so, what are those allegations ; and

(c) the action taken by the Government in this regard ?

The Minister for Endowments (Sri Sagi Suryanarayana Raju):—

(a) Yes Sir,

(b) The following are the allegations levelled against the Trustee of Sri Siva Temple Venkanapalem, Nellore District.

1. The Trustees unauthorisedly exchanged the temple lands with the lands which are not fertile and got pattas transferred;

2. The Ravoori family of Venkanapalem donated Acs. 5 situated in Koratoor village of Nellore taluk to the temple with a direction that the lands should be disposed of after the death of the donor in public auction and the proceeds utilised for construction of a 'Galigopuram'. The Trustee sold away the said land to her own brother-in-law for Rs. 12,000/ and misappropriated the sale proceeds.

3. The Trustee is cultivating entire temple property and enjoying the same. She created a false lease deed to the effect that the temple property of 22 acres was leased out to Tekuru Subbaramayya some 25 years back for an annual makta of $4\frac{1}{2}$ putties paddy and 50 rupees. This Subbaramayya is a member of the Trustee's family who has bequeathed his own property to the Trustee's son.

4. The Trustee is paying 30 tooms of paddy to Archaka every year and showing 50 tooms in the temple records. This fact was disclosed by the Archaka himself during the enquiry conducted by the Endowments Inspector.

5. The trustee is debiting 10 tooms of paddy towards salary of Watchman and 11 tooms of paddy towards salary of Dhobi when there are no such workers in the temple establishment.

6. The temple land measuring 60 acres of wet and 100 acres of dry which were donated by Ravoori family are being enjoyed by the family members of the Hereditary Trustee as if it is their own property.

(c) The matter has been enquired into by the Assistant Commissioner. The Hereditary Trustee was placed under suspension by the Assistant Commissioner for the lapses on her part. The Hereditary Trust filed a writ petition in the High Court. The High Court stayed the order of Assistant Commissioner suspending the Hereditary Trustee.

9-50 a. m. * శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు: — ఎ, బి సి. సమాధానము సభా సమక్షములో ఉంచబడింది.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :—ఇందులో ఆరు ఛార్జస్ ఉన్నాయి. వాటిలో ఏ ఏ ఛార్జస్ ప్రూవ్ అయినాయి ఎంక్వయిరీలో, విడివిడిగా ఒక్కొక్క ఛార్జిమీద ఏమి చర్య తీసుకొన్నారు ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—అభియోగము, దర్యాప్తులో తేలిన నిజా నిజాలు ధర్మకర్త అదనాకృతంగా దేవాలయ భూములకు మారుగా సారవంతముకాని భూములను తీసుకొని పట్టాలు బదిలీ చేయించారు —అభియోగంపై గ్రామాధికారుల రిపోర్టు ప్రకారం మార్పిడి జరిగినట్లు నిర్ధారించలేదు.

వెంకన్నపాలెంలోని రావూరు కుటుంబమువారు నెల్లూరు తాలూకాలోని కరటూరు గ్రామంలో వున్న 5 ఎకరాల భూమిని దేవాలయమునకు దానము చేశారు. దాత మరణించిన తరువాత ఆ భూమిని బహిరంగ వేలములో అమ్మి ఆ విక్రయ ధనమును గాలిగోపుర నిర్మాణమునకు వినియోగించాలని కోరబడింది అయితే ధర్మకర్త సదరు భూమిని స్వంత మరిదికి 12 వేల రూపాయలకు అమ్మి విక్రయ ధనమును దుర్వినియోగము చేశారు. దానము చేసినది 3 ఎకరాలు, 90 సెంట్లు మాత్రమే. ధర్మకర్త ప్రభుత్వ అనుమతి లేనిదే నియమాలకు వ్యతిరేకంగా అమ్మి సొమ్ము దగ్గర పెట్టుకొన్నందుకు నేరము మోపబడి చర్య తీసుకొనబడినది.

ధర్మకర్త దేవాలయానికి చెందిన యావదాస్తిని సాగుచేసి దానిని అనుభవిస్తున్నారు. ఆమె 22 ఎకరాల భూమిని 25 సంవత్సరాల క్రితం శ్రీ పేకూరు సుబ్బరామయ్యగారికి నాలుగున్నరి పుట్లు ధాన్యం 50 రూపాయలు వార్షిక మస్తాకు ఇచ్చినట్లు తప్పుడు కౌలు దస్తావేజు సృష్టించారు శ్రీ సుబ్బరామయ్యగారు పేలునామాద్వారా తమ స్వంత ఆస్తిని ధర్మకర్త కుమారునికి ఇచ్చినట్లు: ఇచ్చినటువంటి ధర్మకర్త కుటుంబ సభ్యులే. దేవాలయ ప్రాపర్టీ రిజిస్టరు దాఖలా 16 ఎకరాలు, 43 సెంట్లు రిజిస్టరులో లేకుండా అమ్మిన 3 ఎకరాలు 9 సెంట్లు కలుపుకొని మొత్తము 19 ఎకరాలు 56 సెంట్లు కలదు. 16 ఎకరాలు, 43 సెంట్లు లీజు కాలము పూర్తి అయిన తరువాత మొదటి కౌలుదారు బకాయి పడినప్పుడు తన బంధువులు అయి వుండుటచేత అదనికే కౌలుదారుగా కొనసాగిస్తున్నందుకు సంజాయిషీ కోరడం అయింది.

నాలుగు—ధర్మకర్త అర్చకుని ప్రతి సంవత్సరం 30 తూములు ధాన్యము యిస్తూ దేవాలయ రికార్డ్సులో 50 తూములు యిస్తున్నట్లు వ్రాశారు. ఈ విషయాన్ని దేవాదాయ శాఖ ఇన్స్పెక్టరు నిర్వహించిన విచారణలో అర్చకుడు స్వయముగా పిల్లడించాడు అర్చకుడు ఒకసారి 50 తూములు యిస్తున్నారు, మరొకసారి 40 తూములు యిస్తున్నారు అని వ్రాసినారు ఇట్టి స్టేట్‌మెంట్సు యిచ్చినందుకు అర్చకుడిని సంజాయిషీ కోరడం అయింది

అయిదు—దేవాలయ సిబ్బందిలో వాచ్‌మెన్‌గాని చాకలిగాని లేరు. అయితే వారి వేతనము క్రింద వరుసగా 10 తూములు, 11 తూములు ఇస్తున్నట్లు ఖర్చువ్రాసి ఉన్నారు. వాచ్‌మెన్‌కు 12 తూములు యిస్తున్నారని, చాకలి లేడని ఎ.డి. రిపోర్టు. కాని ఇంకనూ దర్యాప్తు జరుగుతూనే వున్నది.

ఆరు —రావూరు కుటుంబమువారు దానముచేసిన 60 ఎకరాల మాగాణి భూమిని, వంద ఎకరాలు మెట్ట భూమిని అనువంశిక ధర్మకర్త కుటుంబ సభ్యులు తమ స్వంత భూమివలె అనుభవిస్తున్నారు. ఫోర్జరీ రిజిస్టరులోగాని గ్రామ లెక్కలలోగాని ఈ భూములు దేవస్థానపు ఆస్తులుగా ఉన్నట్లు తేలలేదు. అయినప్పటికి ఎన్‌క్వయిరీ యింకనూ జరుగుతున్నది.

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :—హారు చెప్పినదాంట్లో గ్రామాధికారులు లెక్కలలో మాత్రము నమోదించడంలేదని, ఆ లెక్కలలో నమోదించకుండా మార్పులు జరుగుతున్నాయని, దిగిలినటువంటి పెద్ద చార్జస్ ఇంకా ఎన్‌క్వయిరీలో ఉన్నాయని అంటున్నారు. ఎంత కాలము ఈ ఎన్‌క్వయిరీ జరిగింది? ఆ హిందూటరీ ట్రస్టీని పెంపరరీ సస్పెన్షన్‌లో మాత్రం పెట్టారు, రిమూవల్ కూడ కాదు. ఆయన కోర్టుకు వెళ్ళి స్టే తెచ్చుకోవడం జరిగింది. మరి ఇంత గ్రేవ్ చార్జస్‌లో, గ్రేవ్ ఇరెగ్యులారిటీసులో ఆలస్యం జరుగుతున్నది ఎన్‌క్వయిరీ పూర్తి చేయకుండా చాదాపు సంవత్సరం అయింది. వీటిని విడివిడిగా ఎందుకు ఎన్‌క్వయిరీ పూర్తి చేయలేదు? మరి మునీకి సంబంధించి రిపరీసుగాని, లాండు అలియేషన్‌లో పెనుకు త్రిబ్బుకోవడంగాని, అటువంటి వీర్పాట్లు ఏమి చేయదలచుకొన్నారు?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—వీరు పిటీషన్ ఇవ్వకముందే వారు ఎన్‌క్వయిరీ చేశారు వారిమీద యాక్షన్ తీసుకొన్నారు. అయితే హైకోర్టునుంచి వాళ్లు స్టే తెచ్చుకొంటే ఏమి చేయగలరు చెప్పండి అందుచేత అమలుచేయడానికి వీలులేకుండా వారి చేతిలోనే ఉన్నది.

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :—పెంపరరీ సస్పెన్షన్ ఆఫ్ హిందూటరీ ట్రస్టీస్ మీద హైకోర్టు స్టే ఇచ్చింది. అంతేగాని ఈ చార్జస్‌మీద ఎన్‌క్వయిరీ చేయవద్దు, యాక్షన్ తీసుకోవద్దు అని చెప్పలేదు. మరి ఎందుకు జాప్యము చేస్తున్నారు

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—అవన్నీ ఎన్‌క్వయిరీ చేస్తున్నారు. కొన్ని తేలాయని మనవిచేస్తున్నాను అయితే స్టే ఆర్డర్సు యిచ్చిన తరువాత పెంపరరీ ఎవిక్షన్‌కు, మనము అతనిని కంప్లీట్‌గా తీసివేయడానికి ఏలాగు వీలవుతుంది?

శ్రీ డి. వెంకటేశం (కుప్పం) :—మంత్రిగారు సమాధానము చెప్పుతూ, 60 ఎకరాలు మాగాణి పంద ఎకరాలు మెట్ట భూమి డొనేట్ చేసినట్లు వున్నది అన్నారు. కాని గ్రామ లెక్కలలో అది లేదని అన్నారు. కాని ప్రభుత్వ లెక్కలలో అది డొనేట్ చేసినట్లు రిజిస్టర్ అయిందా లేదా రిజిస్టర్ అయిన తరువాత అది ఆటోమ్యాటిక్‌గా రివిన్యూ లెక్కలలోకి ఎక్కవలసిన బాధ్యత ఉన్నదా లేదా? ఇది ప్రభుత్వము యొక్క లోపమువల్ల జరిగిందా. దీనికి కారణాలు ఏమిటి?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—మొట్టమొదటి నుంచి, మన దేవస్థానానికి సంబంధం కలిగినప్పటి నుంచి పది ఎకరాలు, 25 సెంట్లు పల్లపు భూమి, 6 ఎకరాలు, 25 సెంట్లు మెట్ట భూమి, మొత్తము 16 ఎకరాలు, 50 సెంట్లు పై భూములు దేవాలయ స్వాధీనంలో ఉన్నవి.

మిస్టర్ స్పీకర్ :—మీరు ఆరవదాంట్లో ఏమి చెప్పారంటే వారు అంత భూమి దానము చేసినప్పటికినీ ఆ కుటుంబము ఇంకా అనుభవిస్తున్నారని చెప్పారు.

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—అది వారు వేసిన ప్రశ్న గాని, అది నిజము కాదండి.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :—మంత్రిగారి సమాధానములో అది నిజము కాదన్నారు. అంటే వాళ్లు దానము చేసింది వాస్తవము కాదా లేకపోతే వాళ్లు దానము చేసి కూడ అనుభవిస్తున్నారు అనేది నిజము కాదా?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—ఇప్పుడు గ్రామ లెక్కలలో ఎ. 16-50 సె. భూమి వారి క్రింది ఉన్నట్లు ఉన్నది వారు వేసిన ప్రశ్న ప్రకారము మాత్రం లేదని మనవిచేస్తున్నాను

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :—వాళ్లు దానము చేసి కూడ అనుభవిస్తున్నారు అనేది ఛార్జ్ మరి దానము చేయలేదా ? చేస్తే ప్రభుత్వ ట్రస్టీయొక్క అజ్మాయిషీలో ఉన్నదా అది ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—దానము చేసి ఉంటారు అని. తమరు కూడ ఆలోచించండి.

శ్రీ ఏ. వి. కె. రావు :—ఇప్పుడు ఆరు అల్లిగేషన్సు చెప్పారు. ఈ అల్లిగేషన్సు విషయంలో అప్పుడే గవర్నమెంటు ఒక అభిప్రాయానికి వచ్చేసింది. ఆరవ అల్లిగేషన్ ఏమిటంటే 60 ఎకరాలు పల్లపు భూమి, వంద ఎకరాలు మెట్ట భూమి రావూరు ఫ్యామిలీ వాళ్ళు డొనేట్ చేశారు అదేమో ఈ పిరిడిటరీ ట్రస్టీవాళ్ళు కాజేశారు. అది అల్లిగేషను అది నిజము కాదు అనేది, ఆయన అనేది ఏమిటంటే ఇది పుస్తకాలలో వెతికాము, పుస్తకాలలో ఇవి లేవు అంటున్నారు. అసలు కాగితాలే చించివేయవచ్చును. కనుక అసలు దీనిపైన ఏదైనా సంపూర్ణమైన విచారణ ప్రభుత్వము చేసిందా ? లేకపోతే హిరిడిటరీ ట్రస్టీని బుజ్జగిస్తూ ఉన్నదా ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—బుజ్జగిస్తూ హైకోర్టుకు వెళ్ళడం ఎందుకు ? హైకోర్టుకు వెళ్ళి వారు స్టే తీసుకొని వచ్చినందుకు ఏమీ చేయలేక కొదమాది విచారణ జరుగుతున్నది.

Sri C. V. K. Rao :—Can the Minister beg a question. I have put a Question, but the Minister is cross-examining me. హైకోర్టుకు ఎందుకు వెళ్లారో మాకు ఎందుకు తెలుస్తుంది ?

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ (మంగళగిరి) :—మేము స్పెసిఫిక్‌గా అడుగుతున్నాము. ఈ డొనేషన్, ప్రాపర్టీ, వాళ్లు ఇచ్చారని అంటున్నారు. అసలు అది ఇచ్చారా లేదా అని అడుగుతున్నాము. డొనేట్ చేస్తే రికార్డులో ఉన్నదా చెప్పండి.

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—నాకు కొంత టైము ఇస్తే అది సరిగా చెప్పుతాను.

(ఈ విధంగా చెప్పుతూ గౌరవనీయ మంత్రిగారు బయటికి వెడలిపోవుచుండిరి)

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :—ఆన్ ఎ పాయింట్ ఆఫ్ ఆర్డర్, సర్. ఒక సభ్యుడు ప్రశ్న అడుగుతూ ఉండేటప్పుడు, దానిమీద సప్లిమెంటరీసు వేస్తూ ఉంటే మంత్రిగారు మధ్యలో ఉన్నట్లుండి పారిపోయేదానికి తమరు అవకాశము ఇచ్చినారా ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—కొంత టైము అడిగాను, టైము ఇచ్చారు కాబట్టి భోగట్టాకోసం వెళ్లుతున్నాను. తమరైనా దయ ఉంచాలి.

శ్రీ ఎం నాగిరెడ్డి :—ఇప్పుడు ఈ హిరిడిటరీ ట్రైబ్యునల్‌మీద ఆ మ్యానేజింగ్ ట్రస్టీను హైకోర్టుకు వెళ్ళినారని మంత్రిగారు చెప్పారు. హైకోర్టుకు ఎప్పుడు వెళ్లారు ? మరి ఆ స్టేను వెకేట్ చేయించడానికి ప్రభుత్వము ఏమి చర్యలు తీసుకొంటుంది ? ఛార్జస్ ఎప్పుడు విచారణ జరిగినాయి ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—ఏ ప్రాపర్టీ రిజిస్టరులో గాని, గ్రామ లెక్కలలో గాని ఈ భూములు దేవస్థానము ఆస్తులుగా ఉన్నట్లు లేలలేదు. అయినప్పటికీ ఎన్‌క్వయిరీ ఇంకా జరుగుతున్నది.

శ్రీ పంకా సత్యనారాయణ :—60 ఎకరాల నిల్లపు భూమి, పెంపు ఎకరాలు మెట్ట దానము చేయబడింది. మరి ఆ విషయంలో రికార్డును డిపార్టుమెంటును మంచి చేసుకొంటే అసలు ఆది ఆడ్డంగులలో తీసిపారేస్తారంది. ప్రభుత్వానికి దానము చేసి చాలా కాలము అయింది. మరి మీరు ఏమి ఎస్టాబ్లిష్ చేస్తున్నారు ? ప్రభుత్వానికి తెలియదా ? ట్రస్టీసును అపాయింట్ చేసేటప్పటికి గాని హిరిడిటరీ ట్రస్టీని అపాయింట్ చేసేటప్పుడు ఎంక్వయిరీ ఇచ్చినది. మీరు రూఢ దేవస్థానము ఇంటెస్టు వాపాడుతున్నారు చాలా విషయాలలో. అంచేత ఇప్పుడు వారు దానము చేసి మరల వెనుకకు లాగుకొంటున్నారు అనే విధంగా ఇప్పుడు మంత్రిగారు సమాధానం చెప్పారంటే దానిని ఆధారము చేసుకొని మొత్తము వారే లాగేస్తారు.

10-00 a. m. శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు (సత్యవేడు) :—ప్రాపర్టీ రిజిస్ట్రీలో గాని, గ్రామ లెక్కలలో గాని ఈ మూములు దేవస్థానం వాపతుగా ఉన్నట్లు లేలలేదు.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి : సాధారణంగా రిజిస్ట్రేషన్ డిపార్టుమెంట్‌లో ఉన్నటువంటి కరణాల లెక్కలలో చూడటం కష్టము. వాళ్లు పట్టా ట్రాన్స్‌ఫర్ చేయనే చేయరు. 10-1 లో గాని, ఆడంగులలో గాని అసలు ఆసామి పేరు ఎంటర్ చేయరు. అలాగే దేవుడి పేరు కూడా ఎంటర్ చేయకుండా బిజినస్ లాండ్ ఓనర్ పేరు వారు కొనసాగించవచ్చును ; చవడాల లెక్కలలో, చరిణం లెక్కలలో లేదు అంటున్నారు కాని, స్పష్టంగా అసర్టు చేసుకొని మంత్రిగారు చెప్పటం లేదు. ఖచ్చితంగా దేవతానికి ఆ భూమి లభించలేదు అని చెప్పటం లేదు. కరణం లెక్కలలో లేదని మాత్రం అంటున్నారు. ఆ ఆన్సర్ చాలా వేగ్‌గా ఇవేజిడ్‌గా ఉన్నది.

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—నేను అందుకే క్లైమ్ అడిగాను.

మిస్టర్ స్పీకర్ :—అందుకే క్లైమ్ తీసుకొని పూర్తి వివరాలు ఇవ్వండి.

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—అధ్యక్షా, ప్రాపర్టీ రిజిస్ట్రీ అంటే అది ఇచ్చిన దానపట్టాయే కదా. ఆ దానపట్టాలో లేదని ఇక్కడ స్పష్టంగా ఉంది.

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ :—అసలు ఆ భూమి దేవస్థానంది అవునా, కాదా ? ఆ భూమి దేవస్థానంది అని ఉన్నదా ? లేక అనుభవిస్తున్న ఆయనదని ఉన్నదా ? అసలు అది దేవస్థానంది అవునో కాదో—ఆ ఇన్‌ఫర్మేషన్ లేకుండా పస్తే ఎట్లా ? "రికార్డులో లేదు, ఇక్కడ లేదు, అక్కడ లేదు, బౌనో—కాదో—అట్లా మీరు అనుకోండి"—అనే సమాధానం కాకుండా స్పష్టంగా చెప్పండి. అసలు ఆ పొలం దేవస్థానంది అవునా ? కాదా ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—దేవస్థానం అన్నది 16 ఎకరాల 43 సెంట్లే-కరణం లెక్క ప్రకారం గాని, ప్రాపర్టీ రిజిస్ట్రీ ప్రకారం గాని ఉన్నదని మనవి చేస్తున్నాను.

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ :—దాని ప్రకారం కాదు మీ దేవస్థానం యొక్క డిపార్టుమెంట్, ఎండోమెంట్ బోర్డు ప్రకారం అది దేవస్థానం పొలమా ? అది ఆ వ్యక్తి పొలమా ? చెప్పండి.

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—16 ఎకరాల 43 సెంట్లు దేవస్థానం పొలము అవి మా లెక్కలబట్టి తెలుస్తున్నది.

శ్రీ ఎం. నాగిరెడ్డి :—ఈ పొలము ఎవరిదనేది తేలటం లేదు అంటున్నారు. ఈ పొలానికి ప్రభుత్వానికి చెల్లించవలసిన లాండ్ రెవిన్యూ ఎవరి పేరుతో ఇన్నాళ్ళ నుండి చెల్లించబడుతున్నది ? ఎండోమెంట్ బోర్డువారు యీ ఇంపుల్స్ మీద వచ్చే ఆదాయం మీద ఎండోమెంట్ టాక్స్ వేస్తారు. ఎన్ని ఎకరాల మీద ఇన్ని సంవత్సరాల నుండి పన్ను వసూలు చేస్తున్నది యీ హెచ్.ఆర్ ఇ. బోర్డు ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—నాది ఒకటే సమాధానం. 16 ఎకరాల 43 సెంట్లు అని లెక్కలలో ఉంది. అది ప్రాపర్టీ స్టేటుమెంట్‌లో కూడ ఉంది.

శ్రీ సి. వి. కె. రావు :—60 ఎకరాల పల్లపు భూమి, 100 ఎకరాల మెట్ట భూమి రావూరు ఫ్యామిలీకి చెందినవారు ఆ దేవాలయానికి ఇచ్చారా ? లేదా ? ఆ భూమి ఆ హెరిడిటరీ ట్రస్టీ చేతిలో ఉన్నట్లు ఎలిగేషన్ ఉంది. ఆ 60 ఎకరాలు పల్లపు భూమి, 100 ఎకరాలు మెట్ట భూమి రావూరు ఫ్యామిలీ చేతిలో ఉన్నదా ? యీ మనిషి చేతిలో ఉన్నదా ? ఆ మాత్రమైనా విచారణ చేశారా ? ఆ ఎలిగేషన్ సంగతి ఏమిటి ?

శ్రీ సాగి సూర్యనారాయణరాజు :—ఈ ఎలిగేషన్ క్వశ్చన్‌లో ఉన్నది తప్ప అక్కడ లేదు.

మిస్టర్ స్పీకర్ :—వారు మళ్ళీ పూర్తి ఇన్‌ఫర్మేషన్ తెప్పించి చెబుతామన్నారు కదా. What is the good of your trying to draw water from the dry well.

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ :—అధ్యక్ష—మంత్రిగారు అసలు ఫండమెంటల్ పాయింట్‌కే ఇన్‌ఫర్మేషన్ లేకుండా వస్తే ఎట్లా ?

Mr. Speaker :—Anyway it will come again. Now there are more questions. Next question.

LEASE OF THE MECHANICAL WORK SHOP IN UPPER SILERU HYDRO-ELECTRIC PROJECT

836—

*4240-(H) Q.—Sri Nallapareddi Srinivasulreddi:—Will the hon. Minister for Power be pleased to state:

(a) whether it is a fact that M/s Presteel Construction and Fabricators (P) Limited has taken the mechanical workshop in Upper Sileru Hydro-Electric Project for lease;

(b) if so, the reasons for giving on lease to private agency by the APSEB;

(c) the terms and conditions laid down in the agreement;

(d) the number of works entrusted to the same company for execution in Upper Sileru Project,

(e) whether all formalities like tenders etc., were observed in entrusting the works; and

(f) whether the lessees of the workshop have sent away the workers appointed by the Government and employed their own men?

The Minister for Power (Sri G Rajaram):– (a) The Workshop shed and the space is given free of rent while the machinery in workshop is given on hire as per the terms of contract.

(b & c) Tenders have been called for fabrication, supply and erection of penstock pipes for line No. I of Lower Sileru Project, making use of the machinery available with the Department and alternatively for execution of the work solely with the tender's machinary. 6 Firms quoted for this work. M/s. Presteels and Fabrications stipulated in their tender that the site and shed in which the machinery is housed shall be given free of hire charges but agreed to pay the hire charges for the machinery at the specified rates for the actual working hours. Their tender was accepted being technically sound and being the lowest of the six tenders recieved for the work. Therefore, the work shed and the space is given free of cost, while the machinery in workshop is given on hire as per the terms of contract.

(d) & (e) No work relating to Upper Sileru Project has been entrusted to this Firm. Therefore, the question of observing formalities in entrusting the works to the Firm does not arise.

(f) The Workshop was established by the Public Works Department to carry out fabrication of penstocks for Upper Sileru Project. It was practically closed from 1967 itself. The Workshop along with the machinery available was handed over to the Board in January 1972 which in turn was entrusted to the firm. The firm made its own arrangements to obtain requisite personnel. Neither the Board nor the firm have sent away any of the workers appointed by the Government.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :— అసలు యీ వర్క్-షాపు లీజుకు ఇవ్వవలసిన అవసరం ఏమివచ్చింది ? ఎలక్ట్రిసిటీ బోర్డుయే ఎందుకు నడపకూడదు ?

Sri G. Raja Ram:— In the manufacturing of pin stocks, it was not possible to manufacture them by the Government because other machinery was also required in addition to what the machinery was available. It was thought that purchasing an additional machinery will not be in the interest of the Department and therefore, tenders were called and the lowest tender was accepted.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :— అసలు సైట్ ఫ్రీగా ఇచ్చారా ? ఎందుకు ఇచ్చారు ? ఈ విధంగా ఇచ్చినందువల్ల ఆ కంపినీ మొత్తం మొనాపలీ తీసుకొని ఇతరులకు అవకాశం లేకుండా మొత్తం వీరే వర్క్స్ అన్నీ తీసుకొంటూ లాభం పొందుతున్నది. అది యదార్థమేనా ? అసలు ఆ సైట్ ఉచితంగా ఇవ్వవలసిన అవసరం ఏమి వచ్చింది ?

శ్రీ జి. రాజారాం :— అసలు ఆ షెడ్‌లో క్రేన్ మొదలైన మెషినరీ పర్మినెంట్‌గా ఉన్నవి రిమూవ్ చేయటానికి వీలులేదు. అవి అక్కడ ఉండవలసిందే. ఏ ఏ వర్క్ వస్తుందో ఆ వర్క్‌కు టెండర్ కాల్‌ఫర్ చేస్తున్నారు. నెంబరు వన్-వర్క్ కొరకు టెండర్ కాల్‌ఫర్ చేశారు. ఆ వర్క్‌వారు తీసుకొన్నారు. పని చేస్తున్నారు. అందువల్ల ప్రతి వర్క్ వారికి ఇవ్వటం అన్నదిలేదు. మళ్లీ కొత్త వర్క్ వస్తే కొత్తగా టెండర్ కాల్‌ఫర్ చేస్తారు. ఇంకా ఎవరైనా లోయస్ట్ వస్తే వారికే ఇస్తారు.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :— ఈ వర్క్‌షాపు చేతిలో లేనిదే అక్కడ పెద్ద పెద్ద పనులు చేసేదానికి అవకాశం లేదు. ఈ వర్క్‌షాపు ఆంధ్రప్రదేశ్ ఎలక్ట్రిసిటీ బోర్డు చేతిలో ఉన్నట్లయితే ఇతరులకు ప్రతి ఒకరికి అద్దెకు ఇచ్చిఉంటే బాగుండేది కాని ఆ కంపినీకి ఆ సైట్ ఉచితంగా ఇచ్చారు. మొత్తం మొనాపలీ ఆ కంపినీ సొత్తు అయిపోయింది. అందువల్ల ఎవరూ టెండర్ వేయడానికి అవకాశం లేకుండా పోయింది. వర్క్‌షాపు చేతిలో ఉండనిదే ఏ కంట్రాక్టరు కూడ వచ్చి పనిచేయటానికి అవకాశం ఉండదు. అటువంటి అవకాశాన్ని ఎందుకు ఇచ్చారు? ఎంతకాలం యీ అగ్రిమెంట్ ఉంది. ఆ అగ్రిమెంట్ అవగానే ఏమి యాక్షన్ తీసుకొంటారు ?

మిస్టర్ స్పీకర్ :— ఆ టెండర్ అవగానే అగ్రిమెంట్ టర్మినేటు అవుతుంది కదా ఇక పర్మినెంట్‌గా ఉండేది ఏమి ఉంటుంది ?

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :— ఆ విధంగా ఎందుకు ఇచ్చారు ? బోర్డే తీసుకొని ఉంటే బాగుండేది. ఆ టరమ్ ఎపుడు అయిపోతుంది ?

Sri G. Raja Ram:— The workshop is the property of the Electricity Board. In 1972 the Govrnment transferred this workshop to the Electricity Board and as and when works are there tenders are called for and our machinery is being given so that it may not remain idel also. We are getting hire charges also for using them. That is the facility we are giving. As soon this work is completed we call for tenders for another work. The lowest tender man will have the same facility.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :— ఆ కంపినీ యీ వర్క్‌షాపు ఆధారం చేసుకొని ఎక్కడెక్కడ ఏ ఏ పనులు తీసుకొన్నది ? ఆ వర్క్‌షాపును యీ కంపినీ

హేండోవర్ చేసుకొన్న తరువాత-అంతకుముందు అందులో వున్న కార్మికులను, కూలీలను పెట్టుకోకుండా కొత్తవారిని నియమించడానికి మీరు ఎగ్రిమెంట్‌లో ఎందుకు సంతకం చేశారు? పాతవారిని ఎందుకు కంటిన్యూ చేయలేదు? కొత్తవారిని నియమించటానికి ఎందుకు అమసుతించారు?

శ్రీ జి. రాజారాం:—పాతవారిని ఎవరినీ తీసివేయలేదు. గవర్నమెంట్ అక్కడ ఎంతమందని ఎపాయింట్ చేశారో వారంతా కంటిన్యూ అవుతున్నారు. మేము కెండర్స్ కాల్‌ఫర్ చేసినపుడు అందరిని రెండు విధాలా అడిగాము. మా మెషినరీ ఉపయోగించుకొంటే మీ కెండర్ ఏమిటి మీ మెషినరీ ఉపయోగించుకుంటె మీ కెండరు ఏమిటి-అని అడిగాము. ఆరుగురు కెండర్స్ ఇచ్చారు ఆ ఆరుగురు మా మెషినరీ వాడుకొనే పద్ధతిలో కోట్ చేశారు.

శ్రీ ఎం. నాగిరెడ్డి: అధ్యక్ష, ఆ కంపినీవారు మీరు ఏ వర్క్ అయితె ఇచ్చారో ఆ వర్క్‌కే ఆ మెషినరీ వినియోగిస్తున్నారా? ఆ కంపనీ ఇతరత్రా పనులు చేయటంలేదా?

శ్రీ జి. రాజారాం:— వారికి ఇదే ఒక వర్క్ ఉన్నది. అదే చేస్తున్నారు.

SHIFTING OF NIGHT-SOIL DEPOT FROM TELAGA HOSTEL, GUNTUR

837—

*4149 Q.—Sri Nissankararao Venkataratnam(Guntur-II):- Will the hon. Minister for Municipal Administration be pleased to refer to answer given to L.A.Q. No. 373 on 11-7-1972 regarding removal of night soil depot at Telaga Hostel, Guntur and state:

(a) whether any official or non-official was sent to enquire into the matter as directed by the Honarable Speaker;

(b) if so, whether the enquiry report will be placed on the Table of the House;

(c) the reasons for not shifting the same till now even through the then hon. Minister assured the House that it will be done within a month;

(d) whether there are any further representations made to the Commissioner and the District Collector, Guntur; by the concerned M.L.A. and others; and

(e) if so, the action taken against the Commissioner for not implementing the directions of the Honarable Minister?

Sri Challa Subbarayudu :— (a) Yes Sir. The then Secretary to Government, H.H.&.M.A. Department was deputed.

(b) A copy of the report of the then Secretary to Government who enquired into the matter is placed on the Table of the House.

(c) The Municipality has addressed the Dist. Collector Guntur to alienate the required site for shifting the pial depot. In the mean time tenders have also been called for, to take up the construction.

(d) Yes Sir.

(e) Does not arise in view of the answer to (c).

ENQUIRY REPORT PLACED ON THE TABLE OF THE HOUSE WITH REFERENCE TO CLAUSE (b)

With reference to the letter from the Honourable Minister, I had been to Guntur and had discussion with the Municipal Commissioner perused the records and taken statements from the Vice-President Telaga, hostel and one from Sri. Purnachandra Rao, retired Selection grade Sanitary Inspector.

There is no authentic record available with the Municipality to show the year during which the Pial Depot or the public latrines near Telaga Hostel has been constructed as the connected record is stated to have been burnt in the fire accident during 1966. The entries in the town survey register show that T.S. No. 298 of ward No. 3 Block No : 4 of Arundalpet in which Telaga Hostel is constructed is assigned in the year 1931. The entries in the said register in respect of T.S. No: 825 of Ward No 3 Block No. 4 of Arundelpet show that only public latrines exist. There is no mention in the Town Survey Register about night-soil depot.

As per the foundation stone of the Telaga Hostel Sri. E. Purnachandra Rao, retired selection grade sanitary Inspector have appeared before me. They have given their statments. It is seen from the statement of Sri. K. Appa Rao Vice-President of Telaga Hostel that the night soil depot is established much latter to the construction of the Hostel. He has stated in his statement that the construction of the Hostel prior or latter to the location of the depot is not of much concern to the Hostel authorities. He has stated that the aspect of Health hazard is undisputed. He has requested for the immediate shifting of night soil depot. He has also complained about the mixing of the pig manure with night soil and getting it dried around the hostel building which is nuisance, giving bad smell. He has also stated that the steps taken by the Commissioner prohibiting the stocking of the manure has relieved of the nuisance but this is only a temporary measure.

Sri. E. Poornachandra Rao, retired Selection Grade Sanitary Inspector in his statement has stated that he was appointed as Sanitary Inspector in Guntur Municipality on 1-10-1937 and worked in Guntur Municipality upto July 1944. It is also stated by him that during the period of his service he was incharge of Arundelpet divission. He has further stated that the public latrines in Pitchikalagunta were already

in existence and the Telaga Hostel was not in existence in 1957. The night soil of Arundelpet was being stored near the public latrines in question and was being transported by Buffalowdrawn night soil Trapexium cart immidiatly. As the population of the Guntur town then was roughly 60,000 and the population of Arundelpet locality might be roughly 5,000 Collection of night soil then was hardly a cart load. He has further stated that he was again transferred to Guntur Municipality during June 1952 and worked up to July 1957. Due to increase of population by this time the night soil was convayed by lorries from the public latrines. He has further stated that has the collection of night soil increased the pile depot was constructed in between the two public latrines during 1952-53.

From the statements of both the incumbents it is established beyond doubt that the latrines were in existence from long time prior to the construction of Telaga Hostel. This is also established from the Town Survey Records.

As regards the issue whether the Pile depot is constructed Prior or after the construction of Telaga Hostel, I am of the opinion that the pile depot is constructed after the construction of Telaga Hostel. No doubt the practice of collecting the night soil in the cart at public latrines site appears to be in vogue since a very long time even before the construction of Telaga Hostel. Though when it was actually done unatuthorisedly it is difficult to determine as this collection and storage of night soil is done informally by the scavengers themselves.

The location of the night soil depot is really a source of nuisance to the Hostel mates which is also a Health hazard and therefore it is high time that it is shifted. The Municipality had appreciated this and is taking appropriate steps.

It will thus be seen that there are two points to be perused..(1) the existence of latrines and the other using it as dumping ground for the night soil collected from the private houses of that region. It might be true that the latrines might have been in existence quite prior to the construction of the Telaga Hostel, but using it as a storage place for the night soil to come in to effect much later to the establishment of the Telaga hostel, it is only when huge quantities of night soil or store of that too, for quite some time and with the consequent omission of foul odour, this has become a question of importance. Now the Municipality is taking steps to clear the night soil from the latrines as frequently as necessary. So the categorical reply to the suggestion in the House could be that the latrines were in existence prior to the establishment of the Telaga Hostel, though the practice of collecting night soil and storing it at the latrines for transport would definitely be subsequent to the establishment of the hostel; since storage of night soil is normally

done by the scavengers themselves in an informal way and they would not be in record in the municipalities mentioning the storage spots or collection spots As such it would appear that no wrong information was given in the House.

శ్రీ ఎస్. వెంకటరత్నం :—అధ్యక్ష, ఇది 72వ సంవత్సరం మార్చిలో జరిగిన సంగతి. గవర్నమెంట్ ఇచ్చిన ఫాక్టు మీద నేను క్వశ్చన్ చేస్తే తమరు కూడ చెప్పారు. ఇది చాలా సీరియస్ మేటర్ ఒక ఆఫీసర్‌ను పంపించి ఎంక్వయిరీ చేయిస్తామని చెప్పారు. అది ప్రొసీడింగ్స్ చూస్తే తెలుస్తుంది అపుడు—మేము ఆఫీసర్‌ను పంపిస్తే న్యాయం జరగదు, కమిటీ వేసి విచారించమంటే—ఆఫీసర్‌ను వెళ్లిరానివ్వండి అది సంతృప్తికరంగా లేకపోతే కమిటీ వేస్తాము అన్నారు. అందరు బలపర్చారు. ఈ రిపోర్టులో ఒకటి రెండు సంగతులు అసంతృప్తికరంగా ఉన్నవని మనవిచేస్తున్నాను. అక్కడకు ఎవరు వెళ్లినారంటే—బి. ఆర్. కె. శాస్త్రి గారు సెక్రటరీ వెళ్లారు. వారు ఇక్కడనుండి వెళ్లిన తర్వాత దానికి సంబంధించిన వారినెవరిని సమన్ చేయటంగాని, పిలిపించటంగాని జరగలేదు పైగా మునిసిపాలిటీ వారికి ఇంటిమేట్ చేస్తే—అక్కడ వారు గెస్టుహవుస్‌లో ఉన్నప్పుడు—వారికి మునిసిపాలిటీవారు చేసిన మర్యాద యీ సభలో చెప్పదగినవి కూడ కాదు. విచారణకు 10.10 a.m.
వెళ్లిన వారు హాస్టల్ ప్రెసిడెంట్, వైస్ ప్రెసిడెంట్, సెక్రటరీ వీరు ఏమి చెపుతారని వీరికి సమన్ చేయడం గాని మునిసిపాలిటి వారికి సమన్ చేయడం గాని జరగలేదు. తనకై తాను తెలుసుకొని వైస్ ప్రెసిడెంట్ వెళ్లారు. మునిసిపాలిటివారు ఎప్పుడో రిటైర్ అయిపోయిన పూర్ణ చంద్రరావు అనే ఆయనతో ఏదో విచారించాము అని చెపుతున్నారు. రికార్డ్సు అవి తగలబడినాయి అంటారు. ఇది అయన చేసిన విచారణ. మునిసిపాలిటికి అనుకూలమైన తీర్పులు రిపోర్టులోయిచ్చారు. ఎలా అన్‌సాటిస్‌ఫాక్టరీగా ఉన్నదో చెపుతాను. రెండవ పేజీలో "As per the foundation stone of the Telaga Hostel, Sri E. Purnachandra Rao, a retired Sanitary Inspector has appeared before me." This is the first sentence of the third para. ఫౌండేషన్ స్టోన్ ఒక డేట్ యున్నది. ఇంత దూరం వెళ్లినవారు ఆ హాస్టల్ కూడ చూడలేదు. ఎప్పుడూ 24 గంటలు ముక్కులు బ్రద్దలైపోయే దుర్గంధం వస్తున్నది. అక్కడిదాకా వెళ్లి చూసే ఓపిక కూడ లేదు. సెక్రటరీ హాస్టల్ ఫౌండేషన్ స్టోన్ ఏ సంవత్సరంలో ఉన్నదో చూడలేదు. పైగా యిది తప్పుడు రిపోర్టు. సమన్స్ యిచ్చినట్లుగా తెలియదు.

మిస్టర్ స్పీకర్:—ఇదంతా చదవాలి అంటే we will be wasting time. If you are particular, I am prepared to allow half-an-hour discussion.

శ్రీ ఎస్. వెంకటరత్నం :—దీనిమీద నేను ఒక ప్రివిలేజ్ మోషన్ యిచ్చి ఉన్నాను. వివరాలన్నీ నా దగ్గర ఉన్నాయి.

Mr. Speaker:— If you want I will take them together. Let us pass on, Because we cannot waste time and since other questions are. టైమ్ కావలని వస్తుంది. నోటీసు యివ్వండి, అరగంట టైమ్ తీసుకొని We cannot arrive at any decision on this matter, during the question hour. You can take time. Then, naturally, you are the man who knows the entire case. You can give it to the House.

శ్రీ ఎస్. వెంకటరత్నం: - దీనిప్రకారం తెలగ హాస్టల్ వారు మునిసిపాలిటి వారికి 1931 లో యిచ్చారు 43 సంవత్సరాల నుంచి జరుగుతున్నటువంటి తరంగంగా చెప్పారు. అప్పుడు మంత్రిగారు చెప్పాగు. చాల కాలం అయింది మునిసిపాలిటి వారికి చెప్పి. స్థల సేకరణ చేస్తున్నారు 71 సంవత్సరంలో స్థల సేకరణకు గవర్నమెంట్‌కు వ్రాశాము. గవర్నమెంట్ పెండర్స్ కాల్ ఫర్ చేస్తున్నామంటున్నారు. 43 సంవత్సరాలు తరువాత కూడ అదే తుంభుర్డుడి నిలిపోతున్నది. హాఫ్ అవర్ డిస్కషన్ యిస్తే తలిమా విషయాలు కూడ తమముందు పెడతాను.

శ్రీ ఎమ్. నాగిరెడ్డి:— స్థల సేకరణ అవన్నీ తరువాత జరుగుతాయి. Now the Municipality is taking the steps to clear the night soil from the latrines as frequently as necessary ఇపంతా ఎలాబరేషెడ్‌గా యున్నది. స్థల సేకరణ పూర్తి అయ్యేలోపల పెంటపెంటనే ప్రతి రోజు రిమూవ్ చేసేదానికి మునిసిపాలిటికి అభ్యంతరం ఏమిటి?

శ్రీ సి. హెచ్. వెంకటాద్రిరావు:— ఇప్పుడు చేస్తున్నారు. సైట్‌సాయిల్ రిమూవ్ చేయడానికి డెసిషన్ తీసుకోవడం జరిగింది. రిజల్యూషన్ పాస్ చేయడం జరిగింది. మునిసిపల్ అడ్మినిస్ట్రేషన్ మంత్రిగారు విజయవాడలో యిమిడియేట్‌గా సెక్రటరిని గుంటూరు వెళ్లియిన్‌స్పెక్ట్ చేయమని యిన్‌స్ట్రక్షన్స్ యివ్వడం జరిగింది వారు యిన్‌స్పెక్ట్ చేసి, తెలగ హాస్టల్ వైస్ ప్రెసిడెంట్‌గారు ఎంక్వియిరి చేయడం జరిగి, వారు స్టేట్‌మెంట్ రికార్డు చేయడం జరిగింది. పూర్ణచంద్రరావుగారు యిన్‌స్పెక్టర్ యిన్‌స్పెక్టా చేసి స్టేట్‌మెంట్ రెండు రికార్డు చేసి ఒక నిర్ణయానికి వచ్చి, లెటర్స్ హాస్టల్‌ముందుకట్టారు, సైట్‌సాయిల్ డినో హాస్టల్ పెట్టిన తరువాత పెట్టింది. అ నిర్ణయం రావడం, దానితరువాత గవర్నమెంట్ కూడ ఆదేశాలు యిచ్చి మునిసిపాలిటి యిమిడియేట్‌గా షిప్ చేయమని చెప్పడం, ఆల్టర్నేటివ్ సైట్ తీసుకోకపోవడం వల్ల ఆలస్యం జరిగింది. జనవరి లో మునిసిపల్ కమిషన్ సమావేశం అయి రిజల్యూషన్ పాస్ చేసిన తరువాత అల్టర్నేటివ్ సైటు సెలక్ట్ చేసి 600 యార్స్ వాల్యూయేటు చేయమని చెప్పడం జరిగింది. I assure the Hon'ble Member Sir, that immediate action will be taken and within a short time the pile depot will be shifted to another place Sir.

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ:— నేను గుంటూరు టౌన్‌లో ఉండడంవల్ల నేను రెగ్యులర్‌గా చూసేది ఈ క్వశ్చన్ వేసే ముందు నుంచి దోభీఖానా ఉన్నది హాస్టల్ యున్నది. రెసిడెన్షియల్ క్వార్టర్స్ ఉన్నాయి. చాల బ్యాడ్ స్మెల్. హెల్తుకు ఎఫెక్టు అయ్యేది. క్వశ్చన్ వచ్చిన తరువాత అయినా మునిసిపాలిటివారు గాని, హెల్త్ డిపార్టుమెంటు వాళ్ళనాని బ్రేక్ పెట్టి తోలించకుండా యింతకాలం అక్కడే ఉంచాల్సిన అవసరం ఏమి వచ్చినది? తెలిసివ తరువాత అయినా చేయాలి గదా? ఇప్పటికైనా ఎందుకు చేయకూడదు. ఎక్కడో ఒక చోటకు పంపించే పని ఎందుకు చేయడం లేదు?

శ్రీ సి. హెచ్. వెంకటాద్రిరావు :— అదంతా బిల్డింగ్ ఏరియా స్యూటబుల్ సైట్లు చూచి ఎలీనేటు చేయడం కోసం ప్రపోజల్ పంపించడం జరిగింది. దాని కోసం చర్య తీసుకోబడుతుంది. కలెక్టరుకు కూడ ఆదేశం యివ్వడం జరిగింది. యిమిడియేటుగా ఎలీనేటు చేయవలసిందని, పెండర్స్ పిలవడం జరిగింది. Work will be commenced there.

శ్రీ ఎన్. వెంకటరత్నం :—ప్రభుత్వం మీద మా యాలిగేషన్ అదే. స్టేట్ మెంట్‌లో ఉన్న సంగతి నేను చదువుతున్నాను. ఫాక్టు లేదా? సెక్రటరి వస్తే ఆయన తప్పు రిపోర్టు యిచ్చారు. ఆల్టర్నేటివ్ సైట్ చూస్తాము అంటున్నారు ఆల్టర్నేటివ్ సైటు రెండు సంవత్సరాలనుంచి చూస్తున్నటువంటిదే 50 గజాలలో యింకో సైట్ ఎక్వయిర్ చేస్తారు దీని ప్రక్కనే దీనికి ఆనుకొనే దాదాపు 50, 60 గజాల దూరం కంటే ఎక్కువలేదు అక్కడ సైట్‌సాయిల్ డిపో కడతారట పెండర్ కాల్ ఫర్ చేశారా?

శ్రీ సి. హెచ్. వెంకట్రావు :—600 అడుగుల దూరం. ఇండ్ల దగ్గర లేకుండా సెపరేట్‌గా ఉన్న సైట్ ప్రపోజల్ ఎలీనేట్ చేయడం జరిగింది. హోల్స్టు పాయింట్ ఆఫ్ వ్యూతో ఆలోచించి సైట్ సెలక్టు చేయడం జరిగింది.

శ్రీమతి జె. ఈశ్వరీబాయి :—ఇదే హౌస్‌లో 1972 లో క్వశ్చన్ వచ్చినప్పుడు చాల తీవ్రమైన డిస్కషన్స్ జరిగినాయి ఆనాడు హామి ఇచ్చారు. దీనిని అక్కడ నుంచి తీసివేస్తామన్నారు నేనుకూడ గుంటూరు వెళ్లాను. రెండు రోజులు ఉన్నాను. ఎంత చెడ్డ వాసనో చెప్పలేము ప్రజలను మట్టిబొమ్మలు అనుకుంటారేమో నాకు అర్థం కావడం లేదు మంత్రులు అక్కడ ఉంటే బాగుండును అన్నం తినలేరు. ఇటువంటి పరిస్థితులు ఉన్నాయి. ఇంకా మేము చూస్తామంటే 1972 నుంచి చూస్తూనే ఉన్నారు. స్పెసిఫిక్ టైమ్ యిచ్చి తొందరగా తీస్తారా?

Sri Ch. Venkata Rao:—I fully agree with the sentiments expressed by the Hon'ble Member regarding the necessity of shifting the pile depot and I assure the Hon'ble Member that necessary action will be taken. As early as possible, it will be shifted.

Regularisation of Services of Teachers appointed after 14-9-65

838—

* 4137 Q.—Sarvasri P. Sreerama Murthy, Ch. Parasuram Naidu and D. Venkatesam:—Will the hon. Minister for Education be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Government of Andhra Pradesh issued an order Ms. No. 2482/Edn. dated 14-9-1965 to regularise the services of all the teachers etc. appointed by the Director of Public Instruction after 1-11-1956 by conducting a special interview by the Public Service Commission;

(b) whether it is also a fact that the Services of the teachers etc., who were appointed by the Director of Public instruction between 1-11-1959 and 14-9-1965 have been regularised;

(c) if so, the reason for regularising the services of teachers etc., appointed upto 14-9-1965 only;

(d) whether there is any specific indication in the Government order that the candidates appoited upto 14-9-1965 alone should be considered;

(e) whether it is a fact the there are a few candidates appointed by the Director of Public Instruction after 14-9-1965 till the end of 1965 and they are denied the benefit of the above Government order for the only reason that they were appointed after 14-9-1965;

(f) if so, the reasons for this discrimination; and

(g) the steps the Government propose to take to regularise the services of the candidates appointed by the Director of Public Instruction after 14-9-1965 till the end of that year i. e. 1965 so that their seniority etc, are protected?

The Minister for Education (Sri M.V. Krishna Rao) (a),b,c,(d): It is a fact that orders were issued in G.O. Ms. No. 2482, Edn. dt. 14-9-65 to the effect that the services of the teachers (trained and untrained graduates or Matriculates) appointed after 1-11-56 shall be regularised relaxing rules wherever necessary. Subsequently, it was decided interalia that the orders regarding regularisation of services be confined to the appointments made between 1-11-56 and 14-9-65 only since the original orders were issued on 14-9-65 and the Public Service Commission may be addressed to hold a special interview for the posts of School Assistants. The Commission has accordingly conducted special interview in January, 1970 for the School Assistants who were appointed between 1-11-65 and 14-9-56 and selected 135 candidates. Hence, the regularisation of services of teachers is confined to the appointments made between 1-11-56 and 14-9-65 only.

(e) (f) and (g):-As per the above decision,the services of the teachers appointed after 14-9-65 could not be takenup.However, the Public Service Commission was addressed but that body has not agreed to it in view of theearlier decision of Government.Since there are only 12 candidates who could not derive the benfit of the above G.O., the Commission is being addressed to reconsider its earlier view for conducting a special interview in respect of these teachers also as a special case. After receipt of the reply, further action will be taken.

శ్రీ పి. శ్రీరామమూర్తి :—మంత్రిగారు చెప్పిన సమాధానంలోనే 14-9-65 కు పూర్వం 12 మంది కాండిడేట్స్ దీనికి ఎఫెక్టు అయినారు అన్నారు. ఫస్టునైనా చేయవచ్చు. లేదా సెలాఖరు 31 న అయినా చేయవచ్చు. కొంతమందిని దృష్టిలో పెట్టుకొని యిది అప్పుడు చేసిన జి. ఓ.గా కనిపిస్తున్నది. పర్టిక్యులర్‌గా ఆ బాచ్ కంతటికి చేయవలసిన పరిస్థితి రాలేదు. పి. పి. ఐ. సెలక్టు చేసిన కాండిడేట్స్ వాళ్ళ

తరువాత డి ఇ. ఓ. సెలక్టు చేసిన కాండిడేట్స్ సర్వీస్ రెగ్యులరైజ్ చేసినారు. డి. పి. ఐ. సెలక్టు చేసిన కాండిడేట్స్ 12 మంది కూడ అలా ఉండిపోయారు. ఇప్పుడు పానెల్‌లో సర్వీస్ కమిషన్ పిలిచే వారికి చెప్పు లేదు ఏమి లేదు. ఈ పన్నెండుమంది కాండిడేట్సు సర్వీసెస్‌ను ఆ డేట్‌తో రెగ్యులరైజ్ చేయడానికి ఎందుకు మీరు పరిశీలన చేయరు ?

శ్రీ యం. వి కృష్ణారావు :—గవర్నమెంటు సర్వీసు కమిషన్‌కు వ్రాసినది—14-9-1965 న సర్వీసు కమిషన్‌వారు 1-11-56-అంచే ఆంధ్రప్రదేశ్ అవతరణ నుంచి అని అంచే. మళ్ళీ గవర్నమెంటు ఆ మధ్య పిరియడ్ గురించి వారు అది తీసుకున్నారు. అయితే గవర్నమెంటు డిశంబరు వరకు చేకప్ చేయమని వ్రాయడం 10.20 a.m.
జరిగింది. దానిని పర్‌స్యూ చేస్తున్నాం.

Sri Ch. Parasurama Naidu :-These 12 candidates are selected by the highest authority in the Educational field and they are also on a par with those canndidates that were appointed by the D. P. I. before 14-9-1965. So, should there not be a direction that these 12 candidates also will have to be regularised as others ? Will it not be in the interest of justice that direction should go from the Government.

శ్రీ యం. వి. కృష్ణారావు :—సర్వీసు కమిషన్‌కు వ్రాశాము. అక్కడి నుంచి రిప్లయ్ వచ్చిన తరువాత యాక్షన్ తీసుకుంటాము

శ్రీ డి. వెంకటేశం :—మంత్రిగారు తమ సమాధానంలోనే చెప్పారు-సర్వీసు కమిషన్‌ను అడిగామని, రికన్సిడర్ చేయమని అడిగామన్నారు. పది సంవత్సరాలబట్టి యిది జరుగుతున్నది. అంచే ఒక దశాబ్దం పట్టింది. ఇప్పుడు మళ్ళీ కన్సిడరేషన్ అంటున్నారు. దీనికి మరొక దశాబ్దం పడుతుందా ? ఎప్పుడు సర్వీసు కమిషన్ వారిని అడిగారు ? వారినుంచి ఎప్పుడు రిప్లయ్ వచ్చింది ? రికన్సిడర్ చేయమని గవర్నమెంటు మళ్ళీ ఎప్పుడు అడిగింది ? ఇది ఎంతకాలం లోగా పైనలైజ్ చేస్తారు ?

శ్రీ యం. వి. కృష్ణారావు :—సర్వీసు కమిషన్ వారిని అడిగాము. అదే గాకుండా. యింకొక రిప్రజెంటేషన్ కూడా వచ్చింది. తరువాత కూడా చాలామంది అప్పియర్ అయివున్నారు, వారందరిని రెగ్యులరైజ్ చేయాలిగదా అని, వారిని కూడా కలిపి చేయమని రిప్రజెంటేషన్ వచ్చింది. అందుకని వారిని అడగడం జరిగింది. సర్వీసు పర్టిక్యులర్స్ తీసుకుని వాటిని కూడా సర్వీసు కమిషన్‌కు పంపించడం జరిగినది. మొత్తం మీద సాధ్యమైనంత త్వరలో సెటిల్ చేస్తామని మనవి చేస్తున్నాను.

Sri D. Venkatesham :-I request the Government to address the Service Commission whether it is not possible to reconsider the issue. How much time the Government will take to reconsider the issue and see that the final list is submitted to the people ?

శ్రీ యం. వి. కృష్ణారావు :—పర్‌స్యూ చేస్తున్నాం. ఆ పన్నెండుమంది సర్వీసెస్ రెగ్యులరైజ్ చేయడానికి. దానిని గురించి సర్వీసు కమిషన్‌తో మాట్లాడుతున్నామని చెబుతున్నానుగదా.

SALARIES TO TEACHERS IN AIDED SCHOOLS FROM JANUARY, 1974

839—

*4198 Q.-Sri V. Srikrishna:— Will the hon. Minister for Education be pleased to state:

(a) whether the Government have released funds for the disbursment of salaries to teachers in Aided Schools from January. 1974 to the Dist. Educational Officers;

(b) if so, when;

(c) whether the Government have received any complaints either in 1973 or January 1974 that the teachers have not received their salaries; and

(d) if so, the steps taken in the matter?

Sri M.V. Krishna Rao:(—a) Yes Sir.

(b) During March, 1974.

(c) No Sir.

(d) Does not arise.

MISAPPROPRIATION OF COLLEGE FUNDS BY THE PRINCIPAL OF JUNIOR COLLEGE, PALAKONDA

840—

*4437 Q.—Sri V. Narasimha Rao:—Will the hon. Minister for Education be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Principal of the Junior College, Palakonda, Srikakulam district has misappropriated some thousands of rupees belonging to that college;

(b) whether the Dist. Educational Officer has recommended to the Director of Public Instruction to take action against the persons responsible therefor and the date on which he made a recommendation;

(c) the action taken thereon; and

(d) the amount misappropriated?

Sri M.V.Krishna Rao:— (a) It is reported that the former Principal of the Government Junior College, Palakonda, has misused and embezzled the College and special fee funds.

(b) Yes Sir. The District Educational Officer, Srikakulam has sent reports against the Principal in her letters dated 11-12-1973 and 21-12-1973.

(c) The Director of Public Instruction has served a charge Memo on 5-4-74 on the Principal under Rule 19(1) of the Andhra Pradesh Civil Services (Classification Control and Appeal) Rules. In his letter dated 27-4-1974 the Principal has submitted his explanation on each of the charges levelled against him. The remarks of the District Educational Officer, Srikakulam have been called for on the reply of the Principal and they are awaited.

(d) Rs. 4066-25

శ్రీ వి. నరసింహారావు :—డి. ఇ. ఓ. గారు డిశంబరు నెలలో డి. పి. ఐ. ఆఫీసుకు పంపించారు. మార్చి నెలలో ఇంప్లిమెంట్ చేశారు. ఇంత జాప్యం ఎందుకు జరిగింది ? ఎచ్చట జరిగింది, ఏ కారణాలవలన జరిగింది తెలవిస్తారా ?

శ్రీ యం. వి. కృష్ణారావు :—రిప్లయ్ అడిగాము, రిప్లయ్ రాంగానే చర్య తీసుకున్నాము.

శ్రీ పి. శ్రీరామమూర్తి :—ఈ ప్రిన్సిపాల్ గారి పేరేమిటి ? ఇప్పుడు ఆయన సర్వీసులో వున్నాడా, రిటైర్ అయినాడా ?

శ్రీ యం. వి కృష్ణారావు :—ప్రిన్సిపాల్ గారి పేరు—యస్. డి. ప్రసాదరావు. సర్వీసులో వున్నాడో, లేదో తెలియదు

SHORT NOTICE QUESTIONS AND ANSWERS

Auction of Kanigiri Reservoir for Fishing

840-A—

S. N. Q NO. 4796 E Sri. Nallapareddi Srinivasulu Reddi.—Will the Hon'ble Cheif Minister be pleased to State :—(a)Whether it is a fact that public auction was conducted on 6-7-74 for fishing rights in Kanigiri reservoir of Nellore District without publishing in local newspapers.

(b) whether it is a fact that the bid was struck down for a normal amount

(c) whether it is also a fact that the amount for which the bid has been struck down this year is for less than the amounts for which the bids were struck down in the previous years and;

(d) if so, why reaction was not conducted this year with due publicity to fatch huge amounts as before?

Sri. M. V. Krishna Rao (Deputised for the Chief Minister) :—(a) No Sir, public auction was conducted on 6-7-1974. only after giving wide publicity by advertising in Indian Express, Andhra Patrika, Andhra Jyoti and Nellore district Gazette.

(b), (c) and (d):—The highest offer in the auction on 6-7-1974 was Rs. 37,700 As this amount was lower than the previous auction

amount of Rs. 53,000 for fasli 1383 reaction was conducted on 15-7-1974, after issue of notices and announcing the reauction by beat of tom-tom in the villages. The highest bid offered is Rs. 91,000 which is higher than the previous year.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి :—6వ తేదీనాడు లోపెస్టు టెండర్స్ కన్‌ఫర్మ్ చేశారా ? లేక కన్‌ఫర్మ్ చేయకుండానే పెట్టి పెట్టి రిలక్షన్‌కు పెట్టారా ? కన్‌ఫర్మ్ చేసి, ఎవరయినా రిప్రజెంటేషన్ యిస్తే, అప్పుడు అది కాన్సిల్ చేసి, తిరిగి పెట్టడం జరిగిందా ?

శ్రీ యం వి. కృష్ణారావు :—కన్‌ఫర్మ్ చేయాలంటే వన్‌మన్త్ టైము కావాలి. 37 వేలు. కన్‌ఫర్మ్ చేయవలసి వస్తే డైరెక్టర్ ఆఫ్ ఫిషరీస్ చేయాలి లాస్టు ఇయర్ కంటే తక్కువ వచ్చింది కాబట్టి రి ఆక్షన్ చేయాలని, టామ్ టామ్ విలేజెస్‌లో చేసి చేయడం జరిగింది.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి: —అసిస్టెంట్ డైరెక్టర్ ఆఫ్‌ఫిషరీస్,డైరెక్టర్ ఆఫ్ ఫిషరీస్‌కుమొదటి టెండరు కన్‌ఫర్మ్ చేయమని వ్రాశారా ? వ్రాసిన తరువాత, రిప్రజెంటేషన్‌వచ్చిన తరువాత గదా మీరు తిరిగి రి ఆక్షన్ కండక్ట్ చేసినది ?

శ్రీ యం వి కృష్ణారావు :— అసిస్టెంటు డైరెక్టర్ ఇంతకు ఆక్షన్ జరిగిందని ఇన్‌ఫార్మ్ చేస్తారు. కన్‌ఫర్మ్ చేయవలసి వస్తే డైరెక్టర్ ఆఫ్ ఫిషరీస్ చేయాలి. కన్‌ఫర్మ్ చేసిన తరువాత పెట్టలేదు.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి : —మొదటి టెండర్ కన్‌ఫర్మ్ చేయమని అసిస్టెంటు డైరెక్టర్ రికమెండ్ చేశాడు గదా. తక్కువ వచ్చినప్పటికి కూడా ఎందుకు రికమెండ్ చేశాడు ? తరువాత, రిప్రజెంటేషన్ రిజెక్టరుకు వచ్చిన తరువాత, నా షార్ట్ నోటీస్ కొశ్చెన్ పోయిన తరువాత గదా రి ఆక్షన్ పెట్టడమనే విషయం వచ్చింది ? ఆ అసిస్టెంటు డైరెక్టరుపై ఏమి యాక్షన్ తీసుకున్నారు ?

శ్రీ యం. వి. కృష్ణారావు :—అతని పొరబాటు వుంటే యాక్షన్ తీసుకుంటాము, ఎంక్వయిరీ చేసి.

Suspension of Licences of Medical Halls

840—B—

S.N.Q. No. 4796-A.—Sri Sultan Salahuddin Owais. (Yakutpura):—Will the hon. Minister for Health & Medical be pleased to state:—

(a) whether the licence of Surya Medical Hall, Vidyanagar was suspended for 90 days and the reasons therefor;

(b) what number of spurious, time-barred or Government Hospital marked medicines were found during the surprise raid from the said medical shop; and

(c) how many medical shop owners whose shops were raided have gone to High Court in writ petitions challenging the Government action and making accusations in the affidavits against the Director of Medical Department ?

Sri K. Rajamallu:— (a) Yes, Sir. During the surprise inspection by the Drug Inspector on 5-6-1974, the following irregularities were noticed as per rules mentioned above.

(i) Contravention of Rule-65 read with Condition-3 of Form-21 Licence:

The following thermolabile drugs which should have been kept at 0° C to 10° C have been kept at ordinary room temperature in refrigerator:

(1) Tetanus antitoxin I.P. - B.No: 139/30. Exp. Date 7th May, 1977. M/s. Bengal Immunity Company Ltd., 153, Lenin Saram, Culcutta-13.

(2) Immulin Zinc Suspension I.P. Lint Lot No. 232 - Use before December, 1975. M/s. Boots Pure Drug Co,

(ii) Contravention of Rule-65 (4) (4):

He has failed to maintain the purchase invoice of the following drugs:

Pepyrin - B.No. 176 (not visible clearly). M/s Piva Pharmaceutical works, Mohan Bazar, Ghaziabad.

(iii) Contravention of Rule- (17):

The following date expired drugs were found stocked in the premises:

Decadron – B.No: IV9852.

Date of Mfg.– March, 1971.

Use before - March, 1974.

M/*s.* Merck Sharp & Dhom of India Ltd., Bombay-1.

(iv) Contravention of Rule - (18):

The following Physician Samples were found in the premises: Lyndol 2.5 (Lynestrilal No. 1 B.P. 2.5 mg.) B.No. 102056. Date of Mfg. December, 1972.

M/s.Organon.Labelled "Physician Sample".

(b) Only one date expired drug was found in the premises of the shop.

(c) No body has filed writ petition in this regard.

10-30 a. m. سری سلطان صلاح الدین اویسی ۔ آپ نے جنتے دوکانوں کو شو کاز نوٹس دیا ہے کیا انسب تو اب بند کردیا ہے یا صرف ایک ہی دوکان کو بند کئے ہیں ۔

श्री के. राजमल्लु :—उन लोगों के लाइसेंस केनसल करने के लिए जो प्रासेस है वह अभी जारी है। लाइसेंस केनसल करने के बाद यह केसेस एक्शन लेने के लिए पोलिस को भेजदिए जाअेंगे।

سری سلطان صلاح الدین اویسی ۔ اب تک ایسے کتنے لوگوں کے لائسنس منسوخ کئے گئے ہیں ۔

श्री के. राजमल्लु :—इस से पहले भी मैं ने कहा है १६ में से १ का लाइसेंस केनसल किया गया है। बाकी केसेस अभी प्रागेस में है। उसे जल्द पूरा किया जाएगा।

سری سید رحمت علی ۔ لائسنس منسوخ کرنے کے بارے میں تو آپ نے کہا لیکن بعض دوکانوں میں سرکاری دواخانوں کی ادویات پائی گئیں ۔ ایسے دوکانوں کے بارے میں آپ ان پر پولیس کے ذریعہ جوری کے الزام میں مناسب کارروائی کیوں نہیں کرتے

श्री के. राजमल्लु :—वह भी किया जा रहा है।

Sri C. V. K. Rao :—Was the previous record of the Chemist good ?

Sri K. Rajamallu :—It is very difficult to keep all the previous records of the shop-keepers. We have conducted surprise inspection and this record is kept for future reference.

Sri. Syed Hasan (Charminar) :—One of the allegations is that a particular drug has to be kept under particular temparature. The electricity failure all the time is known to all of us. The suggestion is that the drug be put into a degree of temparature. This is really a practical difficulty.

Sri. K. RAJAMALLU :—At the time when the shop was raided, the current was on.

Mr. Speaker :—Questions are over.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS
(Unstarred Questions)

COLLECTION OF ADVANCE BETTERMENT CONTRIBUTION UNDER NIZAMSAGAR PROJECT

992—

1143 Q.—Smt. J. Eswari Bai and Sri M. Nagi Reddy:—Will hon. the Chief Minister be pleased to state:

(a) what is the Advance betterment contribution collected under the Nizamsagar Project during the current year and what steps being taken to improve the storage capacity of the Reservoir ;

(b) what steps have been taken to raise the gates of Nizamsagar Project ; and

(c) whether the Government given up the idea of removing slit from the Nizamsagar ?

A.—

(a) Only 13 ayacutdars voluntarily paid the 1st instalment of Rs. 175. The consent statements from the rest of the ayacutdars are being obtained for levying the betterment contributions. With a view to improve the storage capacity of the reservoir, the height of the 28 spillway gates of Nizamsagar are being raised by adding 4½ feet height gates to restore partially the lost capacity of the Reservoir.

(b) Of the 28 gates to be added eight spillway gates have already been raised. 5 more gate elements transported to the site and 7 have been fabricated and ready at the Tungabhadra Steel Products Workshop for being taken to raise the balance gates. The remaining are being manufactured. Repairs to all the 9 scour gates have been completed and gates erected and successfully operated in June, 1973. The balance of work left comprises of installation of the emergency gates and embedded parts which will be taken up when the water level comes down this year.

(c) There is at present no proposal for removal of silt which is very costly.

Enquiry into the working of the Apex Weaver's Co-operative Societies

993—

1286 Q.—Sri M. Nagi Reddy:—Will hon. the Chief Minister be pleased to state

(a) whether the State Government have ordered an enquiry into the working of the two Apex Weavers Co-operative Societies in the State ;

(b) if so, the reasons thereof ;

(c) whether the Government have decided to take away yarn business from the Apex Societies :

(d) if so, to whom it will be entrusted ;

(e) the total amount of claims of rebate on handloom cloth sales by the two Societies outstanding now ;

(f) whether the Government have ordered a probe into the bogus claims ; and

(g) if so, the results of the probe ?

A. -

(a) An enquiry under Section 51 of the Andhra Pradesh Co operative Societies Act, 1964 has been ordered by the Director of Handlooms and Textiles, Hyderabad in respect of the two Apex Weavers Co operative Societies.

(b) The enquiry ordered, is in regard to purchase and sales of handloom cloth and yarn made by the two Apex Societies both within and outside the State during the Co operative years 1968 69 to 1971 -72 and also regarding the implementation of decisions of the Board by the concerned office bearers from time to time in case of the Andhra Handloom Weavers Co-operative Society Ltd., Vijayawada.

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

(e) The total amounts of claims of rebate pending reimbursement to the Apex Weaver Co-operative Societies as on 28th February, 1974 are:

1. Andhra Handloom Weavers Co-operative Society Ltd., Vijayawada. About Rs. 24.00 lakhs.
2. Hyderabad Handloom Weavers Central Co-operative Association Ltd., Hyderabad. About Rs. 18.20 lakhs. (Exact amount would be known after the claims are scrutinised).

(f) No bogus rebate claims have come to notice in the case of the two Apex Weavers Co-operative Societies. There has therefore, been no need to order any probe into the matter.

(g) Does not arise.

INCENTIVES TO HANDLOOM WEAVERS

994—

1371 Q.—Sri B. Basappa :—Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether Government will consider reducing price of the yarn supplied to handloom weavers ;

(b) the steps taken by the Government to boost up the sales of handloom cloth ; and

(c) whether the Government will impress upon the Central Government to restrict the production and sale of coloured sarees and dhoties to handloom weavers only ?

A.—

(a) With a view to regulate the price and supply of yard, and taking large interests of Weavers into account, the Government of India introduced the yarn control scheme in March 1973. With the availability of yarn and that too at reasonable prices, the Government of India progressively decontrolled the sale of yarn and there is nol control for Yarn. With the coming into being of more Spinning Mills

into existence, during the Fifth Plan period it is expected that yarn will be available to Weavers at reasonable price. The Director of Handlooms has also requested the Co-operative Spinning Mills in our State to see that the prices are kept down to the extent possible.

(b) The following are the steps taken by the State Government to improve the sales of handloom cloth :

(1) Allowing rebate on sales of handloom cloth.

(2) Making available handloom cloth at all places by opening more sales depots within the State and other States providing assistance to the two Apex Societies for this purpose.

(3) Ensuing adequate publicity and propaganda for improving the sales of handloom cloth.

(4) Introducing new designs in the production of Handloom cloth and obtaining a better finish for Handloom cloth for improving the marketability, of Handloom cloth.

(5) Exploring various export avenues through the Handicrafts and Handlooms Export Corporation etc.

The State Government and the Government of India have taken adequate measures to improve the sales of Handloom cloth.

(c) The Government of India have by notification prohibited the production of coloured sarees by the Mills and the Powerlooms. Coloured dhoties as such are not produced in our State. Villages, where coloured dhothies are required, grey or white dhoties are dyed and supplied. They are not produced by the Mills or Powerlooms.

In Andhra Pradesh State, no instance of a Powerloom or a Composite mill producing coloured sarees has come to the notice of Government.

EXAMINATIONS THROUGH A. P. P. S. C. FOR APPOINTMENT AS L. D. Cs.

995—

1532-(Q)-Q.—Sri Nallappareddi Sreenivasul Reddi:—Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether the Government propose to conduct examinations through Andhra Pradesh Public Service Commission as was done in the past, for selecting candidates for appointment as L. D. Cs. in all offices of the various Departments of the State Government; and

(b) if so, when it will be decided ?

A.—

(a) and (b) Competitive examinations for selection of candidates for appointment as Lower Division Clerks in the Departments of Secretariat, Office of the Heads of Departments and Andhr Pradesh Judicial Ministerial Service are conducted through Andhra Pradesh

Public Service Commission while for Subordinate Offices in the Districts, the selection is made by the District Collectors. A ban was imposed in August 1970 on direct recruitment to the State and Subordinate Services which is still in force As soon as the ban is lifted, the Andhra Pradesh Public Service Commission would conduct examinations for normal recruitment of Lower Division Clerks in the Secretariat, Offices of Heads of Departments and the Andhra Pradesh Judicial Ministerial Service.

In order, however, to enable the regularisation of the services of the temporary employees working in the Subordinate Offices in the Districts orders were issued in G. O Ms. No. 443, General Administration (Ser A), dated 14th August, 1973 in relaxation of the ban order asking the Collectors to hold a Special qualifying Test to such of those temporary employees fulfilling the conditions stipulated therein. In pursuance of those orders, the Collectors have already conducted the Special Qualifying Test. Similarly orders have been issued in G. O. Ms. No. 725, General Administration (Ser. A.), dated 28th December, 1973 for the conduct of a Special Qualifying Test by the Andhra Pradesh Public Service Commission for regularisation of the services of the temporary employees working in the Departments of Secretariat and the Offices of the Heads of Departments. The Andhra Pradesh Public Service Commission will conduct the Special Qualifying Test shortly in pursuance of these orders.

RECRUITMENT TO VARIOUS CADRES IN PROHIBITION DEPARTMENT SINCE 1948.

996 -

2013 Q.—Sri A. Hanumantha Rao : - Will hon. the Chief Minister be pleased to state ;

(a) the number of persons recruited into various Cadres of Prohibition Department, since 1948 ; and

(b) the cadre-wise number of them whose services have been made permanent ?

[Statement

A.—

(a) and (b) The Department has undergone several changes during the years from 1948 to 1959. Based on the material available, a statement showing the particulars is placed below:

Cadre.	Number of persons appointed from 2-10-1948.	Number of persons whose services have been made permanent.
Deputy Commissioners	5	3
Assistant Commissioners	9	1
District Prohibition Officers	16	10
Deputy Prohibition Officers	33	12
Assistant Prohibition Officers	134	14
Sub-Inspectors	743	227
Petty Officers	970	—
Prohibition Guards	6515	333
Van Drivers	38	—
Jeep Drivers	23	—
Van Cleaners	40	—
Ministerial Staff:		
Office Superintendents	4	1
Head Clerks-(Accountants)	16	—
Upper Divisions Clerks	73	13
Lower Divisions Clerks	165	86
Typists	40	—
Steno-typists	3	—
Attenders	3	—

PANCHAYATS IN SRIKAKULAM DISTRICT FOR WHICH PROTECTED WATER SUPPLY SCHEMES WERE INVESTIGATED.

997—

2118 Q.—Sri P. Sreerama Murthy:—Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) the major and minor Panchayats for which Protected Water Supply Schemes were investigated in Srikakulam district since 1961 ;

(b) the reasons why those schemes were not sanctioned and implemented ; and

(c) when they will be sanctioned and implemented ?

A.—

(a) The following schemes have been invested since 1961.

(1) Tekkali (Under Normal Programme).
(2) Narasannapet. Under L.I.C.
(3) Amadalavalasa. loan Assistance programme.
(4) Cheepurupalli.
(5) Palakonda.

(b) All these 5 schemes have been sanctioned. Stage I of the Protected Water Supply Scheme. Tekkali has been completed and the balance work is in progress. Administrative clearance has been given to Chief Engineer in respect of Protected Water Supply Schemes, Amadalavalasa and Narasannapet to take them up for execution under L. I. C. loan assistance programme. In respect of Protected Water Supply Schemes of Cheepurupalli and Palakonda detailed estimates are under preparation.

(c) The schemes are intended to be completed within a period of 3 years with the loan assistance from the L. I. C.

AERIAL SURVEY OF THE NIZAMSAGAR RESERVOIR AND CATCHMENT AREA

998—

2960 Q.—*Sri M. Narayan Reddy:*—Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether any " Aerial Survey" of the Nizamsagar Reservoir and Catchment area has been taken by the Government, as advised by the Director, Andhra Pradesh Engineering Research Lab ;

(b) whether this matter has been referred to the Survey of India with a view to secure and utilise their advice and services in arranging the "Aerial Survey"; and

(c) the financial allocation provided by Government for the above purpose ?

A.—

(a) No. Sir.

(b) Yes, Sir. The Surveyor-General of India informed this Government that the Aerial Survey of Nizamsagar Project could not be attended to in the photography season 1972-73 and it has been included in the programme of 1973-74 but no provision of funds have been made this year for this purpose. However, conventional survey of the reservoirbed may be done this year and the extent of siltation established.

(c) An estimate for Rs. 2.28 lakhs was received from Chief Engineer for Training State Officers for photo interpretation of Aeria[1]

Survey of Catchment of Nizamsagar area for soil conservation measures in the Photo Interpretation Institution. Dehra Dun. But since the Agricultural Department deputed an officer of their Department it was felt unnecessary to send any officers of Public Works Department for training for this purpose and no funds were provided for the purpose.

CLASSIFICATION OF AYACUT UNDER NIZAMSAGAR PROJECT

999—

2992-Q.—Sri M. Narayan Reddy :—Will hon. the Chief Minister be pleased to state ;

(a) the exact extent of ayacut under the command of Nizamsagar Project classified as single and double crop wet by the Settlement Department in break up figures for different taluks ;

(b) whether the above factor has been taken as a guideline for earmaking the areas for sugarcane cultivation under the project ; and

(c) the consideration on which the lands owned by Nizamsagar Factory are exempted from the application of Tahabandi Rules?

A.—

(a) Extent of Single Crop Wet land :

		Acres.
Nizamabad	.. ..	5,697-10
Bodhan	.. ..	21,036-12
Bonswada	.. ..	16,587-05½
Armoor	.. ..	22,000-00
Total	..	65,320-27½

Extent of Double Crop Wet :

		Acres.
Nizamabad	.. ..	41,253-17
Bodhan	.. ..	32,182-02
Banswad	.. ..	22,838-37½
Armoor	.. ..	8,600-00
Total	..	1,04,84-16½

(b) No, Sir. Since localisation of ayacut under Nagarjunasagar Project has been finalised the District Irrigation Development Board has been deciding every year depending upon the water available in the reservoir at the closure of Abi season. Applications are invited every year for sugarcane cultivation in Rabi season and areas which are in compact blocks directly irrigable under canals, situated nearer to the canals etc. are being included in Sugarcane Tah-bandi. To

put an end to this uncertainty, the District Irrigation Development Board has decided in its meeting dated 11 th May, 1972 to divide the entire area tentatively localised for sugarcane, into two zones by adopting a system of biennial rotation.

(c) The Nizamsagar Factory lands are included in Sugarcane Tahbandi every year on the same principles on which ryots lands are included.

OBJECTION AGAINST 'KARANJA PROJECT'.

1000—

2994 Q. Sri M. Narayan Reddy : - Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether the Government are aware of the construction of 'Karanja Project' across 'Naranja' a tributory of Manjeera in Bidar district in Mysore State designed to irrigate an ayacut 70,000 acres ;

(b) if so, when the construction on this project commenced and completed ;

(c) whether the Government had raised any objection before the Central Government/Central Water and Power Commission and Mysore Government against such construction to safeguard water needs of Nizamsagar Project ;

(d) whether Karanja Project had been cleared by the Central Water Power Commission before the work for the construction of the Project was taken by the Mysore Government ;

(e) whether the Government have undertaken any study and assessment about the effect and impact of Karanja Project on Nizamsagar in getting inflows between November to June ; and

(f) if so, the remedial measures contemplated to neutralize and minimise the effect on Nizamsagar ?

A.—

(a) Yes, Sir.

(b) No official communication is received either from the Government of India or from the Government of Mysore. But it is understood that the Project was inaugurated on 13 th October, 1972 by the Revenue Minister of Mysore Government.

(c) Yes, Sir. The Government of India, Ministry of Irrigation and Power have been requested to direct the Mysore Government from taking any advance action on this Project as it will have serious repurcussions on Nizamsagar of this State. The matter has also been agitated before the Godavari Water Disputes Tribunal.

(d) No official information from the Government of India has been received in the matter.

(e) As per the assessment of Andhra Pradesh there is no water available for any new project upstream of Nizamsagar Project in Manjira Sub-basin. Karanja Project is not acceptable to

Andhra Pradesh as it will diminute the supply of water for irrigation under Nizamsagar.

(f) The remedial measures to safeguard the irrigation under Nizamsagar will have to be considered after further developments in the Godavari Waters Disputes case are known.

EXAMINATIONS CONDUCTED BY THE A.P.P.S.C SINCE 1967

1001—

3105-Q.—Sri M. Omkar :—Will hon. the Chief Minister be pelased to state :

(a) the datewise number of examinations conducted by the Andhra Pradesh Public Service Commission for recruitment of Clerks, Typists and Steno-typists since 1967;

(b) whether the results of all the examinations have been published;

(c) if not, the reasons therefor; and

(d) the period that will be taken to publish the results in respect of all the examinations.

A.—

(a) Two examinations were conducted, the first an open Competitive axamination for recruitment to Group IV Services in May, 1967 and the second a special qualifying Test for group IV services. 1968 for regularising the services of temporary employees.

(b) Yes, Sir, but so far as the open competitive examination held in May, 1967 is concerned, the results were published only in respect of typists and steno-typists and not in respect of clerks.

(c) The results of the examination held in May, 1967 in respect of L. D. Cs. could not be published, as by the time the results were finalised, the Special Qualifying Test for regularisation of the services of the temporary employees was held in May, 1968. The services of the temporary employees who came out successful in the Special Qualifying Test in 1968 had to be regularised first and after such regularisation, no more vacancies were available for the allotment of candidates who came out successful in the competitive examination held in May, 1967.

(d) Does not arise.

THIRUPATHI NAIDUPALLE TANK IN RAPUR TALUK

1002—

3451-(T) Q.—Sri N. Venkataratnam Naidu :—Will hon. the Chief Minister be pleased to state:

(a) when was the new tank formed in Tirupathi Naidupalle in Rapur taluk of Nellore district by the Public Works Department;

(b) the extent of ayacut registered under the tank in Thirupathi Naidupalle and Navur villages and the extent of lands left over;

(c) whether the Revenue Authorities have given permission to take water to T. J. lands at Thirupathi Naidupalle without taking into consideation the quantity of water available in the tank; and

(d) whether water regulation has been made to supply water to Navur?

A—

(a) A new tank across Yeturu vagu near Thirupathi Naidupalle hamlet of Yetur village in Rapur taluk was formed in 1965-66. The excavation of supply channels had been completed during 1971-72.

(b) The extent of ayacut registered under the new tank is Ac. 130.00 in Thirupathi Naidupalle village limits and Ac 60.00 in Navur village. An extent of about 35 acres of old Mamul T. J. land under Navur tank is left over.

(c) Permission was granted by the Revenue Divisional Officer, Nellore to take water to Ac. 27-76 of T. J. lands at Thirupathi Naidupalle after ascertaining that there was sufficient water for the regular ayacut lands and that supply of water to the T. J. lands would not affect the supply of water to the regular ayacut.

(d) water supply is being regulated to supply water to the lands in Navur village from the year 1972.

GEOLOGICAL SURVEY IN CHITTOOR DISTRICT

1003—

3496-Q.—Sri D. Venkatesam: Will hon. the Chief Minister be pleased to state:

(a) whether any geological survey has bsen conducted in Chittoor district; and

(b) what are the minerals available in the district and in what places?

A.—

(a) Yes, Sir.

(b) The following are the minerals available and the places at which they are fonnd.

	Minerals	Place
(1)	Gold ..	Near Bisanatham, Palacheruvu, Nayudupeta, Chinnapartikunta, Mallapkonda, Salachintalapalli and Tsadukonda.
(2)	Iron Ore	Near Vuddalacheruvu add Sirasambedu.
(3)	Moulding Sand ..	Near Kalahasti.
(4)	Reh Salt .. (Sodium Carbonate)	Ramanthapuram, Uppupettai, Panchapandavamalai, Kaniyanur, Olalai, Bramadesam

(1)		(2)
		Lakshminarayanapuram, Sirayanji pattu, Kottakhandriga, Zangalapalli, Sirsanambedu, Mudipalli, Equvahagali, Addigala vandlapalli, Srinivasapuram, Alattor, Chinnapalavedu, Tikkalattu, Rachur, Kanchanamputtu, Pagali, Pillambedu and Chiyyavaram of Kalahasti taluk.
(5)	Scheelite	.. Bisanatham area.
(6)	Steatite	.. Near pathur, Kotapalle, Vezzupalli and Talapulapalli, Narasingayanpeta and Patagunta, Bakaranarasingarayanapeta, Gangadhara Nellore and Mukkalatur.
(7)	Barytes	.. Bairagikhandrika.
(8)	China Clay	.. Karakambadi
(9)	Lead	.. Voddavaripalli
(10)	Granite	Kuppam, Konorukuppam, Ramakuppam, Krishnapuram and Malluru.

LOANS TO HOUSE BUILDING SOCIETIES OF KAKINADA

1004 –

3841-Q.-Sri C. V. K. Rao;—Will hon. the Chief Minister be pleased to state:

(a) whether the Government have provided any loans to Kakinada Middle Income Group, Low Income Group and Weaker Sections of Society for building of houses; and

(b) tf so, the particulars of the same for the last 5 years ?

A.—

(a) Yes, Sir.

(b) The scheme-wise break-up of housing loans disbursed for the last 5 years as furnished by the Registrar of Co-operative Societies is furnished below :—

(I) Middle Income Group Housing loans disbnrred:—

		No. of members of Co-op. Societies	Amount disbursed
(1)	1968-69 ..	6	25, 300
(2)	1969-70 ..	6	11, 130
(3)	1970-71 ..	—	—
(4)	1971-72 ..	16	2,69,720
(5)	1972-73 ..	13	1,52,480
	Total .	41	4,58,630

(II) Low Income Group Housing.

(1)	1968-69	..	24	79,500
(2)	1969-70	..	8	5,950
(3)	1970-71	..	1	2,000
(4)	1971-72	..	34	2,81,033
(5)	1972-73	..	18	1,06,907
		Total ..	85	4,75,390

(III) Housing Loans . Rs. 1,04,600

IRRIGATION PROJECTS ON VEGAVATHI AND SUVARNAMUKHI RIVERS.

1005—

3935-Q.—Sri M. Nagi Reddy:—Will hon. the Chief Minister be pleased to state:

(a) whether the Government have decided to construct any irrigation projects on 'Vegavathi,' 'Suvarnamukhi' rivers in Bobbili taluk;

(b) if so, the names of those peojects;

(c) The cost of each project;

(d) the time by which those projects will be completed; and

(e) the extent of land for which irrigation facilities will be provided if those projects are completed?

A.—

(a) Yes, Sir.

(b) and (c) (1) The work relating to construction of anicut across Vegavathi river near Rompally village (Paradhi Anicut) in Bobbili taluk, Srikakulam district estimated to cost Rs. 31.90 lakhs is under execution.

(2) The following schemes on Suvarnamukhi river are under contemplation: —

	Estimated cost in lakhs.
(a) Construction of Regulator on near Pedankalam (village), Bobbili taluk.	Rs. 63.38
(b) Madduvalasa Reservoir Scheme in palakonda taluk	Rs. 355
(c) Chemudu Reservoir scheme in Salur talk.	Rs. 214

(d) (1) The Paradhi anicut scheme is proposed to be completed by June, 1976, based on the availability of funds.

(2) (a) The estimate relating to construction of regulator across Suvarnamukhi river is under scrutiny in Chief Engineer's Office.

(b) The Madduvalasa Reservoir scheme is under detailed investigation.

(c) The detailed investigation of Chemudu Reservoir scheme is yet to be taken up.

(e) (1) The Paradi Anicut scheme will provide assured supplies to the existing ayacut of 7,826 acres besides benefiting a new ayacut of 1,242 acres.

(2) (a) The regulator acorss Suvarnamukhi river will provide irrigation facilities to the exilting ayacut of 4,338 acres, and develops new ayacut of 4,366 acres.

(b) Madduvalasa Reservoir Scheme provides irrigation facilities to an extent of 39,000 acres.

(c) Chemudu Reservoir Scheme will benefit an ayacut of 29,000 acres.

CHEEDIKA VILLAGE AS MOKHASA VILLAGE.

1006—

4016-Q.—Sri P. Sanyasi Rao :—Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether Cheedika village of Gadicherla Firka, Yelamachili taluk, Vishakhapatnam district is still a Mokhasa village or whether the Mokhasa has been abolished under Estate Abolition Act;

(b) if Mokhasa has been abolised, whether pattas conferring rights at the rate of 2/3 to each ryots have been issued to the girijan cultivators;

(c) whether it is a fact that the police have been harassing the Girijan ryots by filing cases against them, while they have been transporting the crop produced by them to their homes ; and

(d) whether the Government will provide protection to the girijans from the plainsmen who have purchased the girijan lands ?

A.—

(a) Cheedika village of Yelamanchili taluk, Visakhapatnam district is held to be not an Inam estate and hence it cannot be taken over under Estates Abolition Act. The provisions of the Inams Abolition Act apply to this village and action has been initiated under the Inams Abolition Act.

(b) The Tashildar, Yelamanchili has started enquiries under the provisions of the Inams Abolition Act for grant of pattas at the rate of 2/3 and 1/3 to the tenants and the Inamdars respectively but enquiries could not be completed since the cultivating girijan tenants have temporarily migrated to distant places for livelihood and the enquiries can be resumed and completed only where they return to their lands at the onset of monsoon.

(c) No such instances have been reported. Only cases against any persons who committed thefts have been registered and in certain cases the accused have been convicted.

(d) Cheedika village is not situated in the Agency areas and hence the Regulations protecting the Tribals from the plainsmen do not extend to this village.

ATTACK ON THE EXECUTIVE OFFICER, VAKADU PANCHAYAT

1007—

4116-Q.—Sri Nallapareddi Srinivasul Reddi :— Will hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether it is a fact that some persons attacked the Executive Officer of the Village Panchayat on 25th January, 1974 in Vakadu Nellore district and took away the records of the Panchay

(b) the substance of the report sent by the Executive Officer, Vakadu Village Panchayat to the District Collector and the Superintendent of Police, Nellore in the said matter; and

(c) the action taken by the Collector in the matter?

A.—

(a) Sri M. Ramamurthi, Executive Officer, Vakadu Gram Panchayat complained to the Collector (Pt. Wing) Nellore and Superintendent of Police, Nellore in his reports dated 26th January, 1974 and 16th February 1974 that he was attacked by certain persons on 25th January, 1974, and certain records were forcibly taken away by persons who attacked him.

(b) The substance of the report is that out of personal animosity towards him Sri Janardhana Reddy M. P. and Sri N. Padmanaba Reddy Village Munsiff (brother of Sri Janardhana Reddy) raided the office of the Panchayat on 24th January, 1974 and 25th January, 1974 and took away some important records and registers by force. He alleged that on 13th February, 1974 Sri Padmanabha Reddy and others forcibly took away some records and destroyed them and that on 14th February, 1974 Sri Janardhana Reddy and Sri Padmanabha Reddy abused him and also tried to assult him in the presence of the Sub-Inspector, Kota.

(c) The Collector has sent the petitions to the Sub-Collector, Gudur for enquiry and report. The report is awaited and will be expedited if need be.

EXTENT OF CONTROL BY THE STATE ON THE A. I. R.

1008—

8302-Q.— Sri N. Venkata Ratnam :— Will the hon. Minister for Information and Public Relations be pleased to state :

(a) the extent of control being exercised by the state on the A.I.R. stations of the state and its administration ;

(b) whether the State Government have anything to do with the selections, promotions and transfers of the staff and artists of A. I. R. stations in the State :

(c) whether there is any Radio Consultative Committee functioning; and

(d) if so, whether it was constituted in consultation with State Government?

A.—

(a) Broadcasting is a central subject and Radio Stations function under the direct control of the Central Government. All India Radio, however, co-operates with the State Government in giving publicity to the policies of the Government and achievements in the field of development.

(b) No, Sir.

(c) There are three consultative panels for school broadcasts; farm, home and family planning broadcasts and Industrial broadcasts.

(d) No, Sir.

ELECTRIFICATION OF VILLAGES IN MEDAK DISTRICT

1009—

4126-Q.—Sri M. Baga Reddy:— Will the hon. Minister for Power be pleased to state:

(a) the taluk-wise number of villages sanctioned for electrification by the Sub-Committee on Development of Telangana Regional Committee in Medak district and the Taluk-wise number of villages in which the work was completed; and

(b) whether the Government has prepared any scheme to provide electricity to the remaining villages by providing transformers and servicing lines?

A.—

(a) The Taluk-wise number of villages sanctioned for electrification by the Sub-Committee on Development and Finances of Andhra Pradesh Regional Committee in Medak district and the villages in which the works have been completed are indicated below:

S. No.	Name of Taluk	Number of villages		
		Sanctioned	Electrified	Completd (80% works)
1.	Siddipet	22	22	7
2.	Gojwel	27	27	5
3.	Narsapur	24	24	1
4.	Medak	19	19	3
5.	Andhole	24	24	—
6.	Narayankhed	16	16	1
7.	Sangareddy	20	18*	3
8.	Zaheerabad	18	18	1
	Total:	170	168	21

(*) The two villages still to be electrified in Sangareddy Taluk are (1) Munidevunipalli and (2) Tellapur. Munidevunipalli has proved un-remunerative and Tellapur is repeated in the list.

Apart from the above, 59 villages are included in Haryana Pattern of Rural Electrification (for extending 11 KV lines) in Medak district. Out of these, 24 villages have been taken up for execution during 1973–74 and the balance villages will be taken up during current year.

(b) Due to paucity of funds, no Rural Electrification Programme is contemplated under Normal Plan during 1974-75. However, two cluster Schemes for Gajwel and Narayankhed taluks and two Mini Schemes in Zaheerabad and Pattancheru blocks covering 160 villages are sanctioned in the District with the loan assistance from Rural Electrification Corporation. Another scheme for Narsapur taluk covering 50 villages is under formulation.

METAL ROADS FROM YAPERLA TO KOLLAPURAM AND KOLLAPUR TO SINGIPATNAM

1010 -

3799-Q.—Sri K. Ranga Das:—Will the hon. Minister for Public Works Department be pleased to state :

(a) the year in which the laying of metal roads from Yaperla to Kollapuram and Kollapur to Singipatnam were sanctioned ;

(b) the year in which Metal has been supplied ;

(c) the reason for giving permission to consolidate the metal though it has been brought to the notice of the Department that the metal collected is not the proper one ;

(d) the reason why the metal has not been spread and the road roller has not been used ;

(e) the reasons for the indifferent attitude of the Department though there are complaints that tyres of lorries and busses are getting punctured on account of the spreading of the metal here and there without using the road roller ; and

(f) whether the Government will take immidiate action to lay the road immediately ?

A.—

(a) 1970–71.

(b) Presumably, this question relates to Kollapur—Yaperla road. The metal was carted to the road side in the year 1971–72.

(c) The agreement contemplates collection of 40 mm size soft broken metal. The defective material such as over size (60 mm) metal and field picked metal collected by the contractor was rectified to the extent possible and reduced rates were paid to the contractor and the consolidation was allowed by the Superintending Engineer, Roads and Buildings, National Highways Circle, Kurnool during7/73, to avoid further damage to the road.

(d) The metal has already been spread and rolled.

(e) On one or two occasions, the rollors failed and the materials already spread could not be rolled until they were repaired. This is only a working difficulty in a farflung place like this. It was the anxiety of the Department to provide relief to the public as early as possible. In fact, three rollers were made to work on this road, where normally one is to be used.

(f) The metal consolidation is completed.

FREE GIFTS TO THE HOSTELS AT VAKADU

1011—

1-(Z) Q.—Sri N. Srinivasul Reddi:—Will the hon Minister for Social Welfare be pleased to state:

(a) the number of countries supplying free gifts to the hostels at Vakadu in Nellore District;

(b) what are the commodities supplied for the last ten years, year-wise;

(c) whether those free gifts are properly utilised; and

(d) whether any I.A.S. Officer has inspected the stock at any time for the last ten years?

A.—

(a) No country has supplied any free gifts directly to the Institutions at Vakadu in Nellore district but the Christian Association for Social Action Relief and Development Church World Service, Madras had supplied wheat and other gift articles directly to SriN. Balakrishna Reddy their contact person at Vakadu, who is the President of the Harijan Vidyarthi Uddaraka Sangam.

(b) The following are the details of materials shown as having been issued by Sri N. Balakrishna Reddi, in his capacity as contact person for CASA, to the Harijan Vidyarthi Uddarak Sangham since 1966 to September, 1972.

1.	Wheat	21,955	bags (1bag 100 lbs.)
2.	Salad Oil	2,914	cases (1 case 36.2 lbs.)
3.	Milk Powder	2,652	cases (1 case 24,494Kgs.)
4	Clothing	60	Bales
5.	Blankets	4	bales (1 bale 19 blankets.)
6.	Wheat Flour	774	bags (50 bags 1,130 Kgs.)
7.	Beans	37	bags (1 bag 100 lbs.)
8.	Plates	3,522	
9.	Cups	1,483	
10.	Spoons	3,030	
11.	Corn Meal Mix	480	bags.

(c) Sri N. Balakrishna Reddi, claimed that the free gifts were supplied to the Vakadu group of hostels, but there is nothing on record to show how the above gift articles were distributed to the various institutions and how these articles were consumed by those institutions.

(d) No, Sir. But some inspections were made by other Gazetted Officers.

MATTERS UNDER RULE 341

(i) re : Electrification of Certain Railway Lines.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసులరెడ్డి :—అధ్యక్ష, సదరన్ రైల్వే వారు మదరాసు నుంచి గూడూరుకు వున్న రైల్వే మార్గం విద్యుద్దీకరణ చేయడం తాత్కాలికంగా ఆపుదల చేసినట్లు మొన్న మదరాసులో ప్రకటన చేశారు. దీనిని అసలే ఆపు చేయడానికి కూడా ప్రయత్నాలు జరుగుతున్నట్లు యీప్రకటనలో స్పష్టంగా కనిపిస్తోంది. అదే విధంగా సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వే వారు కూడా విజయవాడ నుంచి గూడూరుకు వున్న రైల్వే మార్గాన్ని విద్యుద్దీకరణ చేయడం కూడా తాత్కాలికంగా ఆపుదల చేసినట్లు, శాశ్వతంగా దీనిని ఆపుచేసే కార్యక్రమం కూడా నిర్ణయింపబడుతున్నట్లు స్పష్టంగా పత్రికలలో వార్తలు వచ్చాయి. మదరాసు నుంచి గూడూరు వరకూ సౌత్ రైల్వే, గూడూరు నుంచి విజయవాడ వరకు సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వే — ఈ రెండు రైల్వే జోనుల అధికారులతోనూ, కేంద్ర ప్రభుత్వంతోనూ కూడా చర్చించి ఏ పరిస్థితులలో కూడా యీ పథకాలు ఆగకుండా చూడవలసిన బాధ్యత మన రాష్ట్ర ప్రభుత్వం మీద ఉన్నది. ఇవి వస్తాయి, వీటివల్ల ఎంతో మందికి ఉద్యోగాలు దొరుకుతాయని అనుకున్నాము. స్వాతంత్ర్యం వచ్చిన తరువాత మన రాష్ట్రంలో రైల్వేల అభివృద్ధి ఏ మాత్రం కూడా జరగలేదు, ఇప్పుడు కొద్దో గొప్పో జరుగుతుంది అనుకున్నాము. ఈ ప్రకటనల వల్ల అది కూడా నిరాశాజనకంగా ఉంది. అందువల్ల రాష్ట్ర ప్రభుత్వం వీటిని గురించి ప్రత్యేక శ్రద్ధ తీసుకోవాలి. వీటి యిన్వెస్టిగేషను కోసం యిప్పటికే కొన్ని కోట్ల రూపాయలు ఖర్చు చేయడం జరిగింది. ఇనీషియల్ ఎక్స్‌పెండిచరు చాలా అయింది. ఈ కార్యక్రమం ఆగకుండా చూడడానికి మన ప్రభుత్వం ఏమి కృషి చేసింది, యిప్పుడు ఏ పరిస్థితిలో ఉన్నది, కేంద్ర ప్రభుత్వాన్ని, రైల్వే బోర్డును ఒప్పించిందా ? దీనిమీద ప్రకటన చేయాలని కోరుతున్నాను.

శ్రీ సిహెచ్. వెంకటరావు :—అధ్యక్ష, పత్రికలలో వచ్చిన వార్తలను దృష్టిలో పెట్టుకొని సదరన్ రైల్వే జనరల్ మేనేజరునూ, సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వే జనరల్ — మేనేజరునూ కూడా కాంటాక్టు చేయడం జరిగింది. మన పి.డబ్ల్యు.డి. సెక్రటరి మదరాసు జోనల్ రైల్వే కన్సల్టేటివు కమిటీలో వుండడంవల్ల వారు వెంటనే జనరల్ మేనేజరుతో డిస్కస్ చేయడం జరిగింది. వారు యీ న్యూస్ ఐటమును కాంట్రడిక్టు చేస్తున్నారు. సదరన్ రైల్వేకు సంబంధించినంతవరకు — యీ సంవత్సరం —1974-75 సంవత్సరానికి రైల్వే బడ్జటులో పెట్టిన ప్రొవిజనును ఏమీ తగ్గించలేదు, అనుకున్న ప్రకారం కార్యక్రమం జరుగుతుంది ; బడ్జటుకు లోబడి. అట్లాగే సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వే జనరల్ మేనేజర్ — సీనియర్ డెప్యూటీ జనరల్ మేనేజరును కాంటాక్టు చేశారు. 1974-75 సంవత్సరానికి 4.16 కోట్ల బడ్జటు ప్రొవిజను విజయవాడ — గూడూరు విద్యుద్దీకరణ కోసం వున్నది. అనుకున్న ప్రకారం పని జరుగుతోంది. పని ఆపినది లేదు. పని ఆపమని రైల్వే బోర్డు నుంచి కూడా వారికి యిన్‌స్ట్రక్షన్సు లేవు. అయినా మేము ఢిల్లీలోని మన స్పెషల్ ఆఫీసరును యీ విషయం అక్కడ తెలుసుకోమని టెలెక్స్ మేసేజ్ పంపించడం జరిగింది.

నిన్న ఆదివారం కావడంవల్ల వారు అక్కడ కనుక్కొని మనకు సమాచారం యివ్వడానికి అవకాశం లేకపోయిందేమో. There is no proposal to prune 1974-75 Railway Budget. రైల్వేలో ఒక అభిప్రాయం ఉన్నట్లుంది. మొత్తం బడ్జెటు, ఓవరాల్ పొజిషను చూచుకొని ఎక్కడైనా సేవింగ్స్ చేసుకోడానికి అవకాశం వుందేమోనని ప్రయత్నం చేస్తున్నట్లు తెలుస్తున్నది. దానిని దృష్టిలో పెట్టుకొని కూడా మన ప్రభుత్వం రగు సమాచారంతెప్పించుకొని, పని ఆగకుండా చేయించడానికి ప్రయత్నం చేస్తుంది. రైల్వే బోర్డునుంచి కూడా సమాచారం యీవేళ వస్తుందనుకుంటున్నాము. ముఖ్యమంత్రిగారు కూడా తప్పనిసరిగా రైల్వే మంత్రిగారికి డి. ఓ వ్రాసి 74-75 బడ్జెటులో యీ రెండింటికీ కూడా కేటాయించిన మొత్తాలు తగ్గకుండా చూడడానికి ప్రయత్నం చేస్తారనీ, ప్రత్యేక శ్రద్ధ తీసుకోవడు తోందని మనవిచేస్తున్నాను.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :—ఆన్ ఎ పాయింటాఫ్ ఆర్డర్, సర్, మొన్న రూలు 341 క్రింది నేనూ, శ్రీనివాసులురెడ్డిగారూ చెప్పినప్పుడు తమరు స్పెసిఫిక్ డైరెక్షను ఒకటి యిచ్చారు. సెంట్రలు గవర్నమెంటుతో, రైల్వే బోర్డుతో కాంట్రాక్టు చేసి యీ విషయాలమీద ఫుల్ డిటెయిల్సు యివ్వాలని తమరు డైరెక్షను యిచ్చారు తాత్కారం చేస్తున్నారని మేమంతా ఆనాడు ఎలక్ట్రిసిటీ మంత్రిగారికి కొంచెం కోపం కూడా వచ్చింది. మరి ఇప్పుడు మంత్రి వెంకటరావుగారు చెప్పినదానికి, మొన్న వారు చెప్పినదానికి పెద్ద తేడా ఏమీలేదు. ఆనాడు యీ విషయాలన్నీ మేము చెప్పాము—బడ్జెటులో ఎలాటుమెంటు వున్నది, కానీ యీ ఎలాటుమెంటు చివరిలో, ఆఖరున ఉన్నది, ప్రూవ్ చేయడంకోసం. దీనిని ముందు తీసేయడంకోసం ప్రయత్నం చేస్తున్నారు అని చెప్పాము. . ....

Mr. Speaker:—He says he has contacted those Managers of Southern Railway and the South Central Railway and they denied the correctness of the report published.

శ్రీ సిహెచ్. వెంకటరావు :—అధ్యక్ష, గౌరవ సభ్యులకున్న ఆందోళన కంటే ఎక్కువ ఆందోళన ప్రభుత్వం తరపున కూడ ఉన్నదని మనవిచేస్తున్నాను. స్థానికంగా వున్న సౌత్ సెంట్రల్ జోన్ రైల్వే అధికారులను కాంటాక్టు చేయడం జరిగింది. వారు ప్రూవ్ చేయడానికి, కట్ చేయడానికీ సంబంధించి ఎటువంటి సమాచారంకూడా లేదని చెప్పారు. ఒకవేళ వీరిదాకా రాకుండా పైలెవెలులో ఢిల్లీలో జరుగుతోందేమోనని మన స్పెషలు ఆఫీసరుకు మెస్సేజి యిచ్చి తెలుసుకోమనడం జరిగింది. వారి దగ్గరనుంచి యింతవరకూ సమాచారం రాలేదు, యీవేళ తప్పకుండా వస్తుందనుకొంటున్నాను అది రాగానే తగిన చర్యలుతీసుకొని, ముఖ్యమంత్రిగారు కూడా రైల్వే మంత్రితో చర్చించి—ఏమీ కట్ లేకుండా చేయడానికి ప్రయత్నం చేస్తామని చెబుతున్నాను.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :—ఢిల్లీలోని మన స్పెషలు ఆఫీసరుకు ఎలెక్ట్రో మెసేజ్ యిచ్చామంటున్నారు. వారినుంచి రాగానే కంప్లీటు రిపోర్టు మనముందు పెట్టమనండి. ఇప్పుడు యింతకుముందు మన దృష్టిలో వున్న విషయాలే వారిప్పుడు

10-40 a.m. కూడా చెబుతున్నారు. వాటి బదులు ఏలాంటివైనా పెట్టి ఫుల్ [illegible] చేయాలనుకొంటున్నారు అనేది ఉన్నది.

శ్రీ పి. హెచ్ వెంకటరామయ్య: [illegible]

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి: [illegible] కాని ఎప్పుడో కాని పూర్తి చేసారో [illegible] అవసరం. ముఖ్య మంత్రిగారు స్వయంగా మధ్యాహ్నం 2 గంటలకు ప్రకటన చేస్తామని అన్నారు. పార్లమెంటు సమావేశాలు ప్రారంభం అవుతున్నందున ఈ విషయం కాస్త సభ్యులకు తెలియచేసి అప్పుడు కాల్ ఎటెన్షన్ పెట్టి చేయించాలని ప్రయత్నం చేస్తే బాగుంటుంది.

(ii) re: Non-availability of Text-Books

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి: ఆంధ్ర ప్రదేశ్‌లో 9 వ తరగతి సంబంధించిన పాఠ్య పుస్తకాలు అనేక చోట్ల దొరకడం లేదు. ఈ మధ్యనే వచ్చిన వార్త గా హిందూ పత్రికలో కడప జిల్లా బ్లాక్ మార్కెట్‌లో ఒక్క ఆశ్చర్యంగా కంట్రోలు రేటుకు పాఠ్య పుస్తకాలు దొరకడం లేదని వార్త ప్రచురించింది. గ్రామాలనుంచి వచ్చిన దాచేపల్లిని మాచెర్ల అనే ఊళ్ళలో కూడా ఇదే పరిస్థితి ఉన్నది. ప్రతిపక్షం ముద్రిస్తున్న పాఠ్య పుస్తకాలు మాత్రమే మార్కెట్‌లో ఉన్నాయి. ఇదంతా చూస్తూ ఉండటం శోచనీయమైన విషయం. నేను 341 [illegible] ఈ విద్యా మంత్రి గారు బ్లాక్ మార్కెట్‌లో కొన్ని లక్షల రూపాయలు పోగొట్టుకొన్నారని ప్రకటన చేసారు. బ్లాక్ మార్కెట్‌లో అమ్మే వారిని పట్టుకోవడానికి లక్షలాది రూపాయలు కొంటే శిక్షిస్తామని అదేశాలు ఇస్తూ ప్రకటన చేయడం మొదలైన విషయాలు ఆటువంటి ప్రకటనలు ఇక్కడ చేస్తే సరిపోతుంది. పుస్తకాలు అందుబాటులో గోడౌన్‌లో దొరకడానికి అందుబాటులో ఉంచలేక పోవడం చూస్తూ ఊరుకోవడం న్యాయమైనది కాదని ఈ విషయంపై స్పష్టమైన ప్రకటన చేయాలని కోరుతున్నాను.

శ్రీ ఎమ్.వి. కృష్ణారావు: అధ్యక్ష, ఈ సంవత్సరం పాఠ్య పుస్తకాలు మనకు కావలసిన మేరకు ప్రింట్ చేయడం జరిగింది. మొత్తం మీద 11 రీజినల్ డిపోలకు 69,67,000 పుస్తకాలు పంపడం జరిగింది. కర్నూలు డిపో అనంతపురం, కర్నూలు జిల్లాలకు సర్వే చేయవలసి ఉంది. ఇప్పటి వరకు డిపోకు 1,56,000 పుస్తకాలు సప్లయి చేయడం జరిగింది. ఇందులో 11 వేలు 9 వ తరగతికి సంబంధించినవి. రీజినల్ నుంచి డిపోలనుండి అన్ని ప్రాంతాలకు డిస్ట్రిబ్యూట్ చేస్తారు. ఆ విధంగా జరిగింది. పేపర్సులో ఈ విధంగా వార్తలు రాగానే డైరక్టరు గారు వెళ్ళి అక్కడి పరిస్థితులను పరిశీలన చేసి వచ్చారు. ఆయన కూడా విజిట్ చేసారు. ఏజెంట్లను పిలుస్తున్నారు. స్కూల్సును పెట్ డిస్కస్ చేసారు. డి.ఇ.వో.తోను హెడ్మాస్టర్లతోను మాట్లాడారు. అక్కడ కొంతమంది విద్యార్థులకు పాఠ్య పుస్తకాలు అందలేదని చెప్పడం జరిగింది. వారందరికీ పుస్తకాలు అందచేసే చర్యలు తీసుకుని వారు వచ్చారు. కొంతమంది ఏజెంట్లు గ్రైడ్లను ఆర్డరు పెట్టుకుని అమ్ముతున్నారని వచ్చింది. ఆ విధంగా చేస్తే సప్లయి ఆపుచేస్తామని చర్య తీసుకుంటామని నోటీసులు ఇవ్వడం జరిగింది. అక్కడక్కడ ఆఫీసర్లు వెళ్ళి విజిట్ చేయాలని

10-40 a.m. కూడా చెబుతున్నారు. వాటి బదులు ఎలాంటివాటిని ఇస్తారో ఇంకా ఏదో చేయాలనుకొంటున్నారు అనేది ఉన్నది.

శ్రీ సి. హెచ్. వెంకట్రాపు: [illegible]

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి: [illegible] చేయవలసిన పని ఉన్నది కాని ఎల్లుండి కాని పూర్తి విషయాలో [illegible] అవసరం. ముఖ్య మంత్రిగారు రైతుల సమస్యలపై ప్రత్యేకంగా ఒక సమావేశం ఏర్పాటు చేసి అక్కడ కాని ఎప్పుడో ఒకప్పుడు ఈ విషయాలపై ప్రత్యేకంగా చర్చించి సభ్యులకు తెలియచ

ఉత్తరువు ఇవ్వడం కూడా జరిగింది. ఇక ముందు ఇటువంటిని జరుగకుండా గట్టి చర్యలు తీసుకున్నామని చెబుతున్నాను.

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి:— మీరు పంపిన అధికారులకు ఫలానా అంగళ్ళలో బ్లాక్ మార్కెటులో అమ్మారని ఇంక్వైరీరో చెప్పడం జరిగింది కదా తల్లి దండ్రుల విషయమై మీరు చేసిన ప్రకటన సబబుగాఉన్నదా? అటువంటి ప్రకటన చేయవలసిన అవసరం ఏమి వచ్చింది? బ్లాక్ మార్కెటు చేసే వారిపై చర్య తీసుకోకుండా ఇటువంటి ప్రకటన చేయడం వింతగా లేదా?

శ్రీ ఎమ్ వి కృష్ణారావు:— బ్లాక్ మార్కెటు చేసే వారిని శిక్షించడానికి కావలసిన ఏర్పాట్లు చేస్తున్నాం. బ్లాక్ మార్కెటులో కొనకుండా రిస్ట్రిక్ట్ చేయవలసిన అవసరంకూడా ఉంది అందుకే తల్లి దండ్రులకు ఆ అవకాశం ఇవ్వడం జరిగింది.

శ్రీ నల్లపురెడ్డి శ్రీనివాసులురెడ్డి:— పుస్తకాలు దొరకడం లేదు. అంగళ్లలో దొరకకుండా దాచివేస్తున్నారు. అటువంటి పరిస్థితులలో ఎవరైనా తల్లి కాని తండ్రి కాని బిడ్డ కానికొనుక్కుంటే శిక్షిస్తాము అంటే ఎట్లా? స్కూల్సు తెరిచారు నడుస్తున్నాయి బ్లాక్ మార్కెటు విషయమై స్పెసిఫిక్‌గా మీవద్దకు వచ్చాయి గదా తల్లి దండ్రులకు జైలులో చేస్తామనడం ఎందుకు? ఆ ప్రకటనకు అవసరం ఏమి వచ్చింది?

శ్రీ ఎమ్. వి. కృష్ణారావు:— తల్లిదండ్రులు కోఆపరేటు చేయాలని అన్నాం. ఎక్కడైనాకాంటే తెలియచేయండి. అన్నాం

(iii) re: SUPPLY OF TEXT BOOKS TO S. C. STUDENTS

శ్రీ ఎన్. వెంకటరత్నం : —అధ్యక్ష, మన ప్రభుత్వానికి వాగ్దానాలు చేయడం మామూలై పోయింది. అమలుచేయలేని వాగ్దానాలు చేయకుండా ఉంటే కాస్త మేము కూడా తెరిపిన పడతాం. పత్రికలలో ఎన్నో మీరు చేసిన వాగ్దానాలు వస్తూంటాయి ప్రజలు ఆశ పడుతూంటారు. అమలులోనికి రాకపోయేసరికి నిరాశ పడుతూంటారు హరిజనులకు ఒకటవ తరగతి నుంచి కాలేజి వరకు ఫ్రీగా ఏడ్ చేస్తామని భాట్టం శ్రీరామమూర్తిగారు చాలా ప్రమాణాలు చేసారు. పోయిన నెల 12 నుంచి విద్యా సంస్థలు తెరిచారు. కొన్నిచోట్ల పుస్తకాలు రావడంలేదు ఇక్కడనుంచి పుస్తకాలను సోషల్ వెల్ఫేరు ఆఫీసర్లు అక్కడకు వెళ్ళి డిస్ట్రిబ్యూట్ చేయాలి. ఎక్కడా సరిగా జరగడం లేదు. బ్లాక్ మార్కెట్‌లోనికో బి.డి.వో. ఆఫీసులో ఎలాగలకో వాటిని అందిస్తున్నారు. బ్లాక్ మార్కెట్‌లో కొనకూడదని మంత్రిగారు చెబుతున్నారు. ఉపాధ్యాయులను పిల్లలను పుస్తకాలు తీసుకురండి. పుస్తకాలుంటేనే స్కూలుకు రండి అంటున్నారు. బ్లాక్ మార్కెట్‌లో కొంటే మీరు శిక్షిస్తాం అంటున్నారు ప్రైవేట్ మార్కెట్‌లో దొరికే పరకు చదువులపైనా ఆపాలి. లేదా పిల్లలు స్కూలు మానివేయాలి. మరల ఒక సెకెండ్ ప్రామిస్ కాకుండా ఆచరణయోగ్యమైన మాట ఏదైనా చెప్పండి. మా గుంటూరులోనే కాదు. పశ్చిమ గోదావరిలో కూడా జరుగుతున్నట్లు వెంకట్రావుగారు, నెల్లూరులో జరుగుతున్నట్లు పాపిరెడ్డిగారు చెప్పారు. ఆది సర్వవ్యాపితంగా జరుగుతున్న విషయం.

శ్రీ ఎం.వి. కృష్ణారావు :—షెడ్యూల్డుకాస్ట్స్, షెడ్యూల్డు ట్రైబ్ విద్యార్థులకు ఒకటినుంచి 10వ తరగతి వరకు ఉచితంగా పుస్తకాలు ఇచ్చే కార్యక్రమం ఉంది. ఈ సంవత్సరం దాదాపు 8,875 లక్షలు మొత్తం పెట్టుకున్నాం. తప్పకుండా రీజినల్ బుక్ డిపోలనుంచి వెడుతున్నాయి. సరిగా అందడంలేదని కంప్లయింట్స్ వచ్చాయి. జిల్లా సోషల్ వెల్ఫేరు ఆఫీసరు పుస్తకాలు డిస్ట్రిబ్యూట్ చేయాలని వీళ్ళాలు చేయడం జరిగింది, 22 జూన్ నుంచి జూలై 3 వరకు సోషల్ వెల్ఫేరు ఆఫీసర్లు హోందోర్ చేసుకుని పిల్లలకు పంచిపెట్టడం జరుగుచుంది. కొన్ని పుస్తకాలు అమ్ముచుంటున్నారని ఆరోపణలు వచ్చిన మీదట ఫ్రీ డిస్ట్రిబ్యూషన్ పుస్తకం మీద కాగితాల మీద స్టాంప్ వేసి ఇవ్వాలని ఇన్స్ట్రక్షన్స్ ఇవ్వడం జరిగింది. ఎడిట్ చేయకుండా సక్రమంగా డిస్ట్రిబ్యూషన్‌కు తోడ్పడుతుందని ఈ కార్యక్రమం పెట్టుకున్నాం. ఇప్పుడు కార్యక్రమం ప్రారంభించాము కనుక అందరికీ అందుతాయి.

0-50 a m. The Honourable Minister made a statement outside the House firstly which is of vital importance. He should have made the Statement in the house. It is a statement of policy In that it was stated that he is going to penalise the public for purchasing books at a rate higher than what is prescribed. The rate prescribed is for the person to tell. There is no rule so far as I know to penalise the public So, we have to consult the Advocate-General of Andhra Pradesh for this purpose

శ్రీ ఎం.వి. కృష్ణారావు :—నేను స్టేటుమెంటు ఇవ్వలేదు.

శ్రీ నల్లపరెడ్డి శ్రీనివాసుల్ రెడ్డి :—డిపార్టుమెంటు ఇచ్చినది మంత్రిగారు డిక్లై చేస్తున్నారు. ఈ రోజు హిందూలో క్లియర్‌గా వచ్చింది. చాలా త్రెటనింగ్‌గా ఉంది. డిపార్టుమెంటు ఇచ్చిన దానిని నేను ఇవ్వలేదంటే ఎట్లా ?

Is it not an appeal made to the public ?

Sri Ch. Parasuram Naidu :—Sir, we know the nature of appeal It is stated that "if any purchase is made we take action against public for purchasing" It is not an appealIt is a threat, without law and most unhealthy. Is it no order So the Hon. Minister should. apologise to the House for this short of thing I request the Hon. Speaker to call for his apology.

Mr. Speaker :—Whatever it may be I have not myself seen it nor it was shown to me.

శ్రీ ఎన్. వెంకటరత్నం :—ఫార్మలుగా చదివి చెప్పారు. లక్షలు ఇచ్చాము, కట్టలు గట్టి పంపించామన్నారు. కాని డిస్ట్రిబ్యూట్ కావడంలేదు. ఫ్రీ కాపీ అని ప్రింటు చేశాము కనుక బ్లాక్ మార్కెట్టులోకి పోవడానికి వీలులేదన్నాము. అంతమాత్రం చేత ఆగదు. మెడికల్‌లో చూస్తున్నాం. నాట్ ఫర్ సేల్ అనేవి కూడా అమ్మకం లోకి పోతున్నాయి.

మిస్టర్ స్పీకర్ :—బ్లాకు మార్కెట్టులోకి ఎట్లా వెళతాయో నాకు అర్థంకావడం లేదు.

శ్రీ ఎన్. వెంకటరత్నం:—వ్యాన్‌తో తీసుకొనిపోయి డిస్ట్రిబ్యూషనుచేయాలి ఆలా పోకుండా డైరెక్టుగా బ్లాకు మార్కెట్టులోకి పోతున్నాయి.

మిస్టర్ స్పీకర్ :— బ్లాకుమార్కెట్టులోకి పోతే స్కూల్సులో ఎట్లా యిస్తారు? తక్కువవుతాయి కదా.

శ్రీ ఎన్. వెంకటరత్నం :— తక్కువయినవి యివ్వడంలేదు. పుస్తకాలు లేకపోతే టీచర్సు పిల్లలను దండిస్తారు. కాబట్టి బ్లాకు మార్కెట్టులో కొనుక్కోవలసివస్తున్నది. సెక్రటేరియట్ వచ్చింది ఫ్రీ కాపీ అన్నప్పటికి బ్లాకులో అమ్ముకుంటున్నారు.

శ్రీ డి. వెంకటేశం :—దీనిగురించి నేను కాల్ అటెన్షను యిస్తే ఆడ్మిట్ చేయలేదు.

మిస్టర్ స్పీకర్ :— ఇంతవరకు వచ్చింది. మంత్రిగారు జవాబు చెప్పినారు.

శ్రీ డి. వెంకటేశం :—కావలసిన నోటుబుక్సు సెక్సెట్ బుక్సు దొరకడం లేదు. దీని గురించి మంత్రిగారు అస్యూరెన్సు యివ్వాలి.

శ్రీ ఎం. వి కృష్ణారావు :— కావలసిన పుస్తకాలు ప్రింటుచేయడం జరిగింది. డిస్ట్రిబ్యూషను అయినది. ఎక్కడైనా బ్లాకు మార్కెటు జరుగుతున్నదంటే ఫలానా చోట జరిగిందని చెబితే గట్టి చర్య తీసుకుంటాము.

శ్రీమతి జె. ఈశ్వరీబాయి :— అది సభ్యుల పనికాదు

శ్రీ ఎం. వి. కృష్ణారావు :— ప్రాపరుగా డిస్ట్రిబ్యూటు చేయడానికి ఏర్పాట్లు చేశాము. అన్ని బుక్ షాప్స్ యిన్‌స్పెక్ట్ చేయవలసినదని ఆఫీసర్సుకు చెప్పాము. ఎక్కడైనా సరిగా జరగలేదంటే చర్యతీసుకోడానికి సిద్ధముగా ఉన్నాము.

CALLING ATTENTION TO MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE.

(i) re: SHORTAGE OF ANTI-RABIC SERUM IN K. G. HOSPITAL VISAKHAPATNAM

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :— అధ్యక్ష, రాష్ట్రం మొత్తంమీద ముఖ్యంగా పట్టణాలలో కంటె గ్రామాలలో ఎక్కువగా పిచ్చికుక్కల బెడద ఎక్కువగా ఉంది. ఇది ఎంత ప్రమాదకరమో చెప్పనక్కరలేదు. పిచ్చికుక్క కరచిన తరువాత వెంటనే యాంటీ-రేబీస్ యింజెక్షను చేయించుకోకపోతే ఆరు నెలలకు తిరిగివస్తే రెమిడీ లేదు. చచ్చిపోతాడు. అది అంత ప్రమాదకరమని గ్రామిణ ప్రజానికానికి తెలియదు. తెలిసినప్పటికి వారు హాస్పిటలుకు వెళ్ళి అడిగితే యాంటీ-రేబీస్ వాక్సిను లేదు. బయట కొనుక్కోవలసినదని చెబుతున్నారు. ప్రభుత్వం దానిని ఫ్రీగా సప్లయి చేయాలి చాలామంది చచ్చిపోతున్నారు. రాష్ట్రం మొత్తంమీద హైదరాబాదులో గుడ్డిలో మెల్ల అన్నట్లు కొంత సప్లయి ఉంది. కాని గుంటూరులో, ఏలూరులో,

నెల్లూరులో, కర్నూలులో, రాయలసీమ హెడ్‌క్వార్టర్స్‌లో ఎక్కడా కూడా యాంటీ రేబీస్ వాక్సిన్ అనేటటువంటిది లేదు. వాక్సిన్ ఉన్నప్పటికి గవర్నమెంటు ఇచ్చేది ప్రయివేటు మార్కెటుకి పోతున్నది. అందుచే ప్రభుత్వం ఈ విషయం మొక్క ప్రమాదాన్ని గుర్తించి వాక్సిను సరఫరా చేయాలి. కొందరు డాక్టర్లు ఇంటిలెటువల్స్ ఏదో చేస్తున్నారంటే మునిసిపాలిటీవారు కుక్కలను పట్టుకుని చంపేస్తున్నారని కుక్కల రక్షణ సంఘం ఒకటి పెట్టుకుని కుక్కల మెడలో ఒక బోర్డు వేశారు. అది వెంపుడు కుక్క అని. దానిని విడిచిపెడితే అందరినీ కరిచేస్తున్నది. ఒకసారి కుక్కకు పిచ్చి ఎక్కితే ఏడు రోజులు కరిచేస్తూంటుంది.

మిస్టర్ స్పీకర్ :—కుక్కల రక్షణ సంఘం వారిని పిలవదా ?

శ్రీ పెండ్ర సత్యనారాయణ :—ఆకుక్కలను పోషకుండా వారు చూస్తారంగా ఉంటారు. కలెక్టరు ఆఫీసర్సు, పోలీసు డిపార్టుమెంటులోను హోల్డు డిపార్టుమెంటులోనూ జి.డి.లోనూ ఉన్న బ ఏ.ఎస్ వారు రక్షణ సంఘంలో మెంబర్సు. వారు మేడల మీద ఉంటారు. సామాన్య ప్రజల కష్టాలు వారికి తెలియడం లేదు. ఇది చాలా సీరియస్ మేటర్. చాలామంది చచ్చిపోయినారు. వాక్సిన్ రాయలసీమ హెడ్‌క్వార్టర్సులో ఎక్కడా దొరకడం లేదు. పిచ్చివాడు కుక్క మార్కెట్లోకి పోతాడంటే యాంటీ—రేబీస్ వాక్సిన్ ఉత్పత్తిచేయడం కోసం హైదరాబాదులో ఒక యూనిట్ పెట్టాలి రాష్ట్రం మొత్తం మీద అన్ని హాస్పిటల్సును సన్నద్ధం చేయాలి. రాష్ట్రంలో ఇదొక మినిమమ్ గా ఏర్పాటయింది. కుక్కల రక్షణ సంఘాన్ని రద్దు చేయాలి. ప్రతిచోట పిచ్చికుక్కల్ని నాశనం చేయాలి. యాంటీ రాబీస్ వాక్సిన్ అన్ని హాస్పిటల్సులో లభ్యమయ్యేటట్లు సన్నద్ధం చేయాలని మంత్రిగారికి విన్నవిస్తున్నాను.

శ్రీ పి. సన్యాసిరావు (విశాఖపట్టణం-2) : అధ్యక్షా, సాధారణంగా విశాఖపట్టణంలో కె.జి. హాస్పిటల్‌లో రోజుకు 80 మందిని పిచ్చికుక్కలు కరిచినట్లుగా గవర్నమెంటుకు రిపోర్టు పంపుతుంది. అక్కడ వాక్సిన్ లేనందువల్ల కారణంచేత పైన మామూలు డిస్పెన్సరీలలో దొరకుతుంది. వెళ్ళండి, కొనుక్కుని పంపిస్తే ఇంజెక్షను ఇస్తామని కె.జి. హాస్పిటల్‌లో అంటారు. కె.జి. హాస్పిటలుకు వచ్చినది బయటకు పోతున్నది. బయట ఒక్కొక్క ఇంజెక్షను 25 రూపాయలనుంచి 50 రూపాయల వరకు ఇచ్చి కొనుక్కోవలసి వస్తున్నది. పిచ్చికుక్క కరిస్తే 9 ఇంజెక్షన్సు చేయించుకోకపోతే మళ్ళీ మొదటికి వస్తుంది ప్రమాదం. కింగ్ జార్జి హాస్పిటల్‌లోని మందులు దొంగతనంగా బయటకుపోవని మంత్రిగారు చెప్పవచ్చు. ఆంధ్రజ్యోతి పేపరులో చదువుతాను. ''విశాఖపట్టణం కింగ్ జార్జి హాస్పిటల్‌లోని మందులు దొంగతనంగా ప్రయివేటు మందుల షాపులలో దొరుకుతున్నాయి''

11-00 a.m. ప్రజలకోసము లక్షల రూ. లు ఖర్చు పెడుతున్నామని చెపుతున్నారు పంచే చేను మేసివేస్తూ వుంటే మంత్రిగారు ఇక్కడ కూర్చొని అంత చూస్తున్నాను అంటారు. పిచ్చికుక్క కాటువల్ల రాష్ట్రము మొత్తముమీద 25 మంది వరకు చచ్చిపోతున్నారు. దీనికి పిచ్చికుక్కలే అక్కరలేదు. ప్రతి కుక్కలోనూ దీని

సంబంధించిన విషము వుంటుంది కుక్క కరచిన నెలకో, రెండు నెలలకో, సంవత్సరానికో పిచ్చి రావచ్చును అని డాక్టర్లు చెప్పారు. కింగ్‌జార్జి హాస్పిటల్‌లో రాత్రిళ్ళు కుక్కలు వుంటాయి రొచ్చెలు పెట్టుకొంటే పట్టుకుపోతాయి. కింగ్‌జార్జి పరిపాలన యిట్లా వుంది. నేను చెబుతూవుంటే మంత్రిగారికి నవ్వుగా వుందేమో. అట్లా అయితే నేను చెప్పను. మనుష్యులు చనిపోతున్నారు అంటే వారు నవ్వితే ఎట్లా ?

శ్రీ కె రాజమల్లు :— కింగ్ జార్జి పరిపాలన ఇట్లా వుంది అంటే నవ్వుతున్నాను

శ్రీ పి. సన్యాసిరావు ; — రాష్ట్రము మొత్తముమీద అన్ని హాస్పిటల్స్‌కి ఈ మందు యిచ్చి ప్రమాదాలు జరగకుండా చూడాలని, ప్రజలను కాపాడాలని కోరుతున్నాను.

శ్రీ డి. వెంకటేశం :— అధ్యక్ష, రూరల్ ఏరియాస్‌లో కుక్కలు కరిస్తే వియమ్స్ సర్టిఫికెట్ తీసుకురావాలంటున్నారు. కుక్కను నువ్వు చూశావా ? 7 రోజులలో చనిపోయిందా ? చెట్టుకు కట్టేశారా ? అని డాక్టర్లు ఈ ప్రశ్నలన్ని వేస్తున్నారు. కుక్క కరిచింది తప్ప ఇవన్నీ వారికి తెలియవని వారు చెబుతున్నారు. ఈ వాక్సిన్ హెడ్‌క్వార్టర్స్ హాస్పిటల్‌లో కూడ లేదు. తెప్పించిన తరువాత వేస్తాను అని చెబుతున్నారు. కూలినాలి చేసుకొనే జనము కుక్క కరిచింది అని పోతే మందు లేదు తరువాత వేస్తాను అంటే అర్థము ఏమిటి ? నా గ్రామములో ఒకరికి కుక్క కరిచింది. వారికి వాక్సిన్ యివ్వలేదు. అతనికి పిచ్చి ఎక్కినది. వాడు ఇంకొక ఇద్దరిని కొరికాడు. మొదటివాడు చనిపోయిన వారం రోజులకు వారు కరిచిన ఇద్దరు కూడ చనిపోయారు. వి ఎమ్ సర్టిఫికెట్‌ని ఎందుకు ఇన్‌సిస్ట్ చేయాలి? వాక్సిన్ లేదు తెప్పించాలి అంటున్నారు కుక్క కరిచినపుడు మనుష్యుల ప్రాణాలను కాపాడడానికి ప్రయత్నము చేయాలా అక్కరలేదా ?

*Sri K. Rajamallu :—Sir, as per the information furnished by the Director of Medical Services, there were 120 - cases of dog-bites in May, 1974 and 72 in june 1974. Out of these, 67 were given anti-rable treatment in 1974 and 55 cases in June,1974. The pasteur Institute supplied 1200 cc of serum to the king George Hospital in 3 equal instalments of 4.000 cc in 22-4-1974,12-6-1974 and 5-7-1974 The supply of va cine was delayed for a period of 5 days only due to railway strike. Nobody died for want of vaccine, In view of sufficient vaccine available in the hospital, Vaccine was supplied to outside General Practitioners on requistion. Vaccine was supplied to 4 cases during June to the General practioners on requisition. Thus there is no shortage of anti-rables serum in king George Hospital Visakapatnam. All the cases or rabies referred to the king George Hospital were given neces sary and timely treatment. గౌరవ సభ్యులు చెప్పిన విషయాలదృష్ట్యా రాష్ట్రము మొత్తము మీద అన్ని తాలూకా హాస్పిటల్స్‌లోనూ ఈ సీరం లభ్యమయ్యేటట్లు చూస్తాను అని మనవిచేస్తున్నాను.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :—అధ్యక్షా, డి. ఎమ్ ఎస్. రిపోర్టును మంత్రి గారు చదివారు. ఇది చాల అన్యాయము. వారిచ్చిన స్టాటిస్టిక్స్‌ని ఇప్పుడు చదువుతున్నారు. అది సరైన కాదు హాస్పిటల్‌లో వున్న యాంటీ రాబి వాక్సిన్‌ని బయట అమ్ముతున్నారనేది స్పెసిఫిక్ ఎలిగేషను డిపార్టుమెంటును రిపోర్టు అడిగితే సర్ది మముగానే వుందని పంపుతారు. స్టాక్‌లో అమ్ముతున్నట్లు, చచ్చిపోయున్నట్లు యిస్తారా? అట్లా యిస్తే వారిపైన చర్య తీసుకొంటారా లేదా విచారించవలసము. సిరిసిల్ల, నెల్లూరులలో ప్రతిచోట గవర్నమెంటు వాక్సిన్ ప్రైవేటు షాపులలో అమ్ముతున్నారు. ఎంక్వయిరీ చేయడానికి బదులు డి. ఎమ్ ఎస్. యిచ్చిన రిపోర్టును యిక్కడ చదివితే ఏమి ప్రయోజనము? ఎంక్వయిరీ చేయించాలి. కొన్ని షాపులపైన రెయిడ్ చేయాలి ప్రభుత్వ యాంటీ రాబిస్ వాక్సిన్ ఎక్కడి దొరుకుతుందో తెలుస్తుంది? ఎంక్వయిరీ చేయిస్తారా?

శ్రీ కె. రాజమల్లు :—తప్పనిసరిగా చేయిస్తాను ఏదైనా ఖచ్చితమైన సమా చారము సప్లయిలు అందచేసినట్లయితే నా ఎంక్వయిరీ చేయడానికి వీలుగా వుంటుంది I am assuring the House that I will certainly enquire into this case.

శ్రీ డి. వెంకటేశం :—అధ్యక్షా, మర్క్ సరిపడింది అని డాక్టరు చెప్పినప్పుడే చూశారా? 7 రోజులలో చనిపోయిందా? చెట్టును కట్టారా? అనే ప్రశ్నలు వేస్తాడు. వి. ఎమ్. సర్టిఫికెట్ కావాలంటారు? దాని అవసరము ఏమిటి? They insisting upon the Village Munsiff's certificate. Whether instructions will be given....

శ్రీ కె. రాజమల్లు :—వేషంటు వస్తే భత్యం ఎయిడ్ యిచ్చిన చరుపాత సరి విషయాలు అవసరమా కాదా అనేది ఎక్సామిన్ చేయాలని, అవసరమైన దిశలో చేయడానికి ప్రయత్నము చేస్తాను.

(ii) re: NEED FOR CONDUCTING R. M. P. EXAMINATIONS.

శ్రీ కె. రంగదాసు (కొల్లాపూర్) :—అధ్యక్షా, గవర్నమెంటు ప్రారంభించిన మేరకు కొందరు ప్రైవేటు డాక్టర్లు ఆర్. యమ్. పి. ఎగ్జామినేషన్సుకు ఫీజు చెల్లించి దాదాపు 3, 4 వేల మంది దరఖాస్తులు పెట్టుకొన్నారు. కాని ప్రభుత్వము ప్రారంభించిన మేరకు పరీక్షలు జరపకుండా ఆపివేసినందువల్ల ఈ ప్రాక్టీషనర్స్‌లో చాల విరుత్సాహము ఏర్పడింది. ఇతర రాష్ట్రములో ఈ పద్ధతి యించుమించుగా అమలులో వుంది. ఆ ప్రకారముగా ఎగ్జామినేషన్స్ కండక్టు చేసి ఆరు. ఎమ్. పి. సర్టిఫికెట్లు యిస్తున్నారు. ఆంధ్రప్రాంతములో కూడ ఇంతవరకు యివ్వడము జరుగుతున్నది. కాని తెలంగాణా ప్రాంతానికి ఈ రెస్ట్రిక్షన్ ఎందుకు పెట్టారో, ఈ పరీక్ష ఎందుకు నడపడములేదో తెలియడము లేదు. మంత్రిగారు తమ డిమాండును పెట్టినపుడు ప్రతి 4 వేల జనాభాకు ఒక డాక్టరు వున్నట్లు చెప్పారు. ఒక లక్ష అయితే వేలమంది జనాభాకు, సివిల్ హాస్పిటల్ డాక్టరు, ఒక ప్రైమరీ హెల్త్ సెంటరు డాక్టరు ఇద్దరూ తప్ప మరొకరు వుండరు. రాష్ట్రము మొత్తముమీద ఉత్తీర్ణులైన వారి సంఖ్యనుబట్టి

మంత్రిగారు చెప్పారేమో కాని ప్రభుత్వ ఉద్యోగాలలో అంతమంది లేరు 12,700 మందికి ఒక డాక్టరు వున్నట్లు లెక్క తేలుతున్నది. మంత్రిగారు ఈ హౌస్‌లో సత్యదూరమైన విషయాలను చెప్పినా మనము వినవలసిన దుర్గతి ఏర్పడింది. ఈ ప్రైవేటు ప్రాక్టీషనర్సు చాలవరకు ప్రతి గ్రామములో వుంటూ చాలవరకు ట్రీట్ చేస్తున్నారు. వారిదే సక్రమముగా చదవలేదు సరియైన ఉపకారాలు చేయలేరు అంటారు. జనరల్ హాస్పిటల్స్ ప్రభుత్వము అప్పాయింట్ చేసిన పుల్లీ క్వాలిఫైడ్ డాక్టర్సు పెన్సిలిన్ యిచ్చి ఈ రోజుకూ పేషంట్సుని చంపివేస్తున్నారు వీరికి సర్టిఫికెట్ వుంది ఎంతమందిని చంపినా. గ్రామాలలో ఆయుర్వేదం, యునాని, హోమియోపతిక్ డాక్టర్లే లేకపోతే ఆరోగ్యశాఖ మంత్రిగారు ఈ హౌస్‌లోనే కూర్చొనే పరిస్థితి వుండకపోయేది. అంతమంది గ్రామాలలో వుండి సేవ చేస్తున్న వీరు ప్రజలకు తోడ్పాటుగా వున్నవారికి పరీక్ష పెట్టి సర్టిఫికెట్స్ యిస్తారా లేదా? డేట్ నిర్ణయించి, ఫీజు తీసుకొని పరీక్ష నడపకపోవడము చాల విచారకరమైన విషయము. మంత్రిగారు ఇప్పుడైనా త్వరలో ఒక తేది నిర్ణయముచేసి పరీక్షలు నడిపించాలని, వారికి సర్టిఫికెట్స్ యిప్పించాలని కోరుతున్నాను.

(At this time several members rose from their seats)

Mr. Speaker :—We have laid down a convention that wherever there are 3 or 4 more than one member belonging to one party, only one member of their choice from that party should take chance and speak.

* డా. వి. చక్రధరరావు (నిజామాబాద్) :— అధ్యక్ష, 1312 ఫసలిలో నిజాం ప్రభుత్వం వున్నప్పుడు ఆర్ ఎమ్ పి. సర్టిఫికెట్స్ అనేవి ప్రారంభం అయినవి. ఇప్పటికి, 1972లో 9,416 మంది నాలుగు సిస్టమ్స్‌లో రిజిష్టరు అయివున్నారు. కేంద్రంలో 71లో యాక్టు తీసుకు రాబడింది, అండర్ సెక్షన్ 17 ఆఫ్ సెంట్రల్ యాక్ట్ ప్రకారం మేమే రిజిష్టర్ చేస్తాం, రాష్ట్రప్రభుత్వం ఆపాలని కేంద్రప్రభుత్వం వారు చెప్పారు కాని 74 వచ్చినా కేంద్రప్రభుత్వం రిజిష్టరు చేయడం ప్రారంభించ లేదు. ఇంకా అమలు చేయలేదు. ఆలోచిస్తున్నారు, అనుకుంటాను 9,416 మంది రిజిష్టరు అయినప్పుడు ఇప్పటికి 4 వేల మంది ధరఖాస్తు రిజిష్ట్రేషన్ గురించి పెట్టుకొన్నవి అలానే వున్నవి. బోర్డులో గుత్తాధిపత్యంగా వుంచుకొని మెంబర్స్ దానిని ఏ విధంగా వుపయోగించు కుంటున్నారంటే అసలు వైద్యం చేసేవారికి, అనుభవం వున్నివారికి సర్టిఫికెట్స్ యివ్వటం లేదు. ఏ అనుభవం లేని వారికి సర్టిఫికెట్స్ ఇస్తూ డబ్బు సంపాదించు కుంటున్నారు. నేను మెడికల్ డిమాండు చర్చ సందర్భంలో యీ విషయం చెప్పాను. బోర్డులో యునాని, ఆయుర్వేదం, హోమియోపతి, న్యాచురోపతిలలో అనుభవం గలవారు వుండాలి. బోర్డును పూర్తిగా మార్చి అనుభవం గల కొత్త మెంబర్స్‌ను వేయాలి. అప్లికేషన్స్ వున్నవారి విషయంలో రిజిష్టరు చేయడానికి ఆలోచించాలి. వైద్యం చేసేవారికి, రూరల్ ప్రాక్టీషనర్స్‌కు న్యాయం జరిగేటట్లు ఆలోచించాలి. అప్లికేషన్స్ తీసికొనే డేట్ నిర్ణయించి ఆతేది లోపల అప్లికేషన్స్ తీసుకుని ఆ పీరియడ్‌లో మొత్తం దరఖాస్తులు పూర్తిగా సెటిల్ చేయాలని మనవిచేస్తున్నాను.

11-10 a.m.

Sri K. Rajamalla :—The registration of the Medical Practitioners in the systems of Indian Medicine is governed by the Andhra Ayurvedic and Homoeopathic Medical Practitioners Registration Act, 1956 (Andhra Act, XXVI) in so far as the Practitioners in Andhra area are concerned and the Medical Act. of 1312 Fasli in so far as the practitioners in Telangana area are concerned.

2. Under Section 27 (c) of the Andhra Ayurvedic and Homoeopathic Medical Practitioners Registration Act,1956. Practitioners who have no recognised qualification could be registered if they have put in 10 years of practice subject to the condition that they pass a written examination within 3 years from the date of registration. Practitioners who have attained 10 years as on 18-10-1956 are however exempted from passnig the examination.

3. Under Section 4 of the Medical Act' No 1 of 1312 Fasli the recipient of a Diploma of success by the Medical council (appointed by the Government under the Medical Act, of 1312 Fasli) can be registered. under this provision the Board of Indian Medicine used to examine the candidates and issue Certificates which enabled them to get their names registered.

4. But, under Section 17 of the Central Council Act, a practitioner who does not possess to recognised qualification shall not practice Indian Medicine in any State The Government of India expressed the intention to enforce Section 17 of the Act with effect from 1-4-1974. The Government therefore decided to hold an examination for the practitioners who do not possess any recognised Medical qualification as per the provisions of the respective Acts before 1-4-1974. The Director, Indian Medicine and Homoeopathy was instructed to hold such an examination accordingly. The Director of Indian Medicine and Homoeopathy invited applications from unqualified practitioners for registration. In response to the above advertisement, about 4000 applications were received from the practitioners, the break up of figures being 3754 applications from Telangana area and about 400 applications from Andhra area. As however, the Government of India have not intimated the actual date from which Section 17 of the Central Council Act will be enforced, the date for the examination of the unqualified practitioners was not fixed.

5. In the meanwhile, certain complaints have been received by the Government to the effect that there are several malpractices in Registration and the conduct of the Examinations by the Andhra Board for Ayurveda and Homoeopathy and the Board of Indian Medicine (Telangana) Hyderabad. The Government have got these allegations enquired into through the appropriate Department. In the enquiry, certain mal practices in conducting examinations have come to light.

6 Government have received representations for and against holding he examination. The matter was examined in all aspects particularly in the light of the investigation report and the Government decided not to hold the examination for the present.

శ్రీ కె. రంగదాస్ :—మీ ఆఫీసర్స్ తప్పు చేశారని 4 వేల మందిని దానికి ఎందుకు గురి చేస్తారు? తప్పు చేసిన వారిని శిక్షించండి. వైద్యం తెలిసిన వారిని డైరెక్టరుగానో, ఎగ్జామినర్స్‌గానో పెట్టి ఫ్రెష్‌గా ఎగ్జామిన్ చేయించి సర్టిఫికెట్స్ ఇచ్చే ప్రయత్నం చేయాలి. రోగం ఒకరికి వస్తే వాత మరొకరికి పెడతామండడం ఘోరమైన విషయం పరీక్ష పెట్టదలచుకోలేదు అనడం అన్యాయమైన విషయం. అప్లికేషన్స్ తీసుకున్నారు, డబ్బు కట్టించుకున్నారు. 7 నెలలు అయిన తరువాత ఇప్పటికీ పరీక్షలు పెట్టటానికి నిర్ణయించలేదని అనడం అన్యాయం. ఒక డేట్ ఫిక్స్ చేసి పరీక్షలు నడిపిస్తారా?

డా. వి. చక్రధరరావు :—చాలా ఫిర్యాదులు వచ్చాయని మంత్రిగారు చెప్పారు ఆంధ్రా బోర్డులో 1956 వరకూ 40 సంవత్సరాలు వున్నవారికే రిజిష్టరు చేయబడుతుంది అని వుంది. 1956 కు 22 సంవత్సరాలు వున్నవారు కూడ అప్లికేషన్స్ పెట్టుకొని వయస్సును యెక్కువగా చూపి దొంగ సర్టిఫికెట్స్ పుచ్చుకున్నవారు వున్నారు. వాటిని మంత్రిగారు విచారింపతారా? ఇటువంటి పక్షపాత వైఖరి ఎందుకు అవలంబిస్తున్నారు? అప్లికేషన్స్ పెట్టుకొన్న విద్యార్థులపై ఎందుకు కక్ష సాధించ దలచుకున్నారు? బోర్డులో మాల్‌ప్రాక్టీసు చేసిన వారిపై గట్టి చర్య తీసుకోవాలి. వైద్యం చేసుకొనే వారిపై కక్ష ఎందుకు సాధించదలచు కున్నారు?

శ్రీ కె. రాజమల్లు :—మాకు అందిన కంప్లయింట్స్ అన్నిటి మీద విచారణ జరుగుతున్నది. పొరదాటు కేవలం ఆఫీసర్స్ లోనే కాదు, కొత్తగా పరీక్ష పొందబోయే స్టూడెంట్ డాక్టర్స్ మీద కూడా వుంది. చదవకుండా, కష్టపడకుండా, డబ్బు ఇచ్చి సర్టిఫికెట్స్ పొందటానికి సిద్ధంగా వున్నారు. కొంతమంది ఇవ్వటానికి సిద్ధంగా వున్నారు. అటువంటి ఫిర్యాదులు వచ్చాయి. వాటినన్నింటిని దృష్టిలో పెట్టుకొని ఎవరు భాద్యులో రిపోర్టు వుంది కనుక వారిని శిక్షించబోతున్నాము. కొంతమంది నిపుణులు, దీనికి సంబంధించిన వారు కాకుండా ప్రొఫెసర్స్, ఎక్స్‌పర్ట్స్‌తో కమిటి వేసి మళ్ళీ పరీక్ష కండక్ట్ చేయాలనే ఆలోచన వుంది, త్వరలో నిర్ణయం తీసుకోబోతున్నాము.

VOTING OF DEMANDS FOR1974-75

DEMAND No. XI TRANSPORT-Rs. 1,46,80,000

Sri J. Chokka Rao:—Sir, I beg to move

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,46,80,000 under Demand No. XI-Transport Department"*

Mr. Speaker:—Motion moved.

Now members may move their cut-motions.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

*See appendix for Explanatory notes furnished to the House by the Minister.

Sri Mohd. Rajab Ali:—Sir, I beg to move:

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Depatment by Rs. 100/

బస్సు ఛార్జీలను పెంచి, ప్రజలను ఇబ్బందులను పెడుతున్న ప్రభుత్వ విధానానికి వ్యతిరేకముగా

Mr. Deputy Speaker: - Cut motion moved.

Sri M. Omkar:—Sir, I beg to move;

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Depatment by Rs. 100/-

Since the Government have not accepted to withdraw the recent order of increasing all bus fares abnormally which are imposing more burdens on the people at large.

To reduce the allotmeat of Rs 1,46,81,000 for Trnosport Department by Rs. 100/

Since the Governmeat have not taken action against the real culprits who committed fraud in issuing tickets at Medaram Jatara 1973 in Warangal district for which specific complaints have been made by the public of Mulug.

Mr. Deputy Speaker :— Cut motion moved.

Sri M. Rajab Ali :—Sir, I beg to move:

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100/

తాండూర్‌లో బస్సురూట్లు బ్లాక్‌మార్కెట్ పూర్తిచేయని ప్రభుత్వ చర్యల నిరసన.

Mr. Deputy Speaker:- Cut motion moved.

Sri Mohd. Rajab Ali: -Sir, I beg to move:

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs: 100/-

బస్సురూట్లు విశాఖపట్నం తాడూరు చిట్యాల మధ్యలో గ్రామాలను శాంక్షన్ చేసి ఇవ్వకపోవడం వల్ల ప్రయాణీకులకు

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100/-

బస్సు పాలీలు ఇష్టమొచ్చిన విధంగా పెంచే ప్రభుత్వ అనవసర ధోరణిని మోపినందున

Mr. Deputy Speaker:—Cut motions moved.

Sri C. V. K. Rao: Sir, I beg to move:

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100/-

Mr. Deputy Speaker :—Cut motion moved.

Working of the Road Transport

Sri N. Venkataratnam:—Sir, I beg to move:

To reduce the allotment of Rs. 1,45,81,000 for Transport Department by Rs. 100

For unJue enhancement of Buses fares.

Mr. Deputy Speaker:—Cut motion moved.

శ్రీ మహమ్మద్ రజాబ్ అలి (ఖమ్మం):—అధ్యక్షా, ట్రాన్సపోర్టు 11.20 a. m.
మంత్రిగారు ప్రవేశపెట్టిన రవాణా శాఖ డిమాండు పయిన కొన్ని విషయాలు ప్రభుత్వ దృష్టికి తీసుకుని వస్తాను. వాస్తవంగా మేము ప్రభుత్వం చేస్తున్న కొన్ని చర్యలు బలపరుస్తున్నాము. ప్రభుత్వం యీ రవాణా జాతీయకరణ చేయడంలో ఎన్నో ఆటంకాలు చిక్కులు ఎదుర్కొంటున్నారు. రాయలసీమ వంటి ప్రాంతాలలోను, ఇతర వెనుకబడ్డ ప్రాంతాలలోను ఎన్నో చిక్కులను ఫేస్ చేస్తున్నారు. వారి చర్యలను అభినందిస్తున్నాను. యీ జాతీయం చేసినప్పటికి ప్రయివేటు యజమానులను అధిగమించలేక పోతున్నారు. ఇంకా జాతీయం చేయవలసిన ప్రాంతాలు శ్రీకాకుళం, తూర్పు గోదావరి, రాయలసీమ వంటి ప్రాంతాలలో ఇంకా సహంపరకూ ఉన్నాయి. అవి కూడా త్వరలో జాతీయం చేయాలి. జాతీయం చేస్తున్న మోతాదు చాలడంలేదు. కాబట్టి మిగిలినవి కూడా జాతీయం చేయాలి. ప్రయారిటి ఇచ్చి చేయవలసిన ప్రాంతాలు కొన్ని ఉన్నాయి. విజయవాడ తూర్పు గోదావరి వంటి ప్రాంతాలలో అక్కడ ట్రాన్సపోర్టు ఫెసిలిటీస్ దృష్టిలో ఉంచుకుని వాటిని త్వరలో జాతీయం చేయాలి. ఇవన్ని అర్జంటుగా చేయాలి. జాతీయీకరణ చేసిన ప్రాంతాలలో కొన్ని చిక్కులున్నాయి. వర్కర్సును చిక్కులలో పెడుతున్నారు. ఒకప్పుడు కొద్ది కొద్దిగా బస్సులున్న రోజులలో చేసిన సౌకర్యాలు చాలా తక్కువ వై జాగులో రెండు బస్సులున్న రోజులలో చేసిన సౌకర్యాలు వసతి ఉంది. యీనాడు 32 బస్సులు ఉండగా కావలసినంత వసతి సౌకర్యాలు లేవు. యీ ఇబ్బందులన్ని అందరకూ తెలుసు. అంతేకాకుండా వర్షాకాలములోను ఎండాకాలములోను పనివారు ఎన్నో చిక్కులను ఎదుర్కొంటున్నారు. అటువంటివి చూడవలసిన అవసరం ఉంది. ఇదే మాదిరిగా కొత్తగూడెం బస్సు డిపోలో ట్రాను కొద్దిగా ఉన్న రోజులలో 10–15 బస్సులకు వసతి ఏర్పాటు చేశారు. యీనాడు 60–70 బస్సులు ఉన్నాయి వసతి సౌకర్యం తక్కువగా ఉంది. అవి కూడా ఆలోచించాలి. హనుమకొండ డిపో కొత్తగా ఏర్పాటయింది. సంతోషిస్తున్నాను కాని అక్కడ సీటి వసతి లేదు. అజిత్‌సింగుగారు దీలక్సు సర్వీసులు ఓపెన్ చేశారు కాని సీటి సమస్య పరిష్కరించలేదు. వెంటనే చర్యలు తీసుకుని సీటివసతి డిపోలలో ఏర్పాటు చేయాలి. తరువాత యీ కార్పొరేషన్సు ఉన్నచోట్ల ట్రాన్సపోర్టు డిపార్టుమెంటుకు పోలీసువారు శత్రువులుగా ఉన్నారు. ఎందుకనేది చూస్తే వారికి లంచాలు దొరకడంలేదు. అందుకని శత్రువులుగా తయారయినారు. ఇటువంటివి కూడా ఆలోచించాలి. తరువాత కార్పొరేషనుకు పెట్టుబడులు లేవు. ఆగ్రికల్చరల్ బ్యాంకు నుంచి ప్రభుత్వం ఇచ్చే అప్పులు తీసుకుంటున్నారు. వడ్డీలు ఎక్కువగా ఉన్నాయి. యీ హెచ్చు వడ్డీలకు కార్పొరేషనును గురి చేయడం న్యాయంకాదు. కొన్ని సందర్భాలలో కార్పొరేషనుకు లాభాలు వస్తున్నాయి. కాని అవి ప్రభుత్వం వారే తీసుకుంటున్నారు. యీ పరిస్థితులను మార్చాలి. తరువాత మన కార్పొరేషనువారు వనిముట్లు కొనాలంటె

ప్రయివేటు వ్యక్తులపయిన అధారపడవలసిన పరిస్థితులున్నాయి. వాస్తవం చేసుకుని అటానమస్ బాడీగా ఉండి మనం చూడా క్యూలో ఉంది సరిగా లు సంపాదించుకోవాలంటే న్యాయం కాదు. ఇటువంటిని సరిచేద్దే మార్గాలు లేవా అనేది చూడాలి. బస్సు రేట్లు పెంచారు ఆ రేట్లు సామాన్యులకు అందుబాటులో లేవు. విద్యార్థుల సామాన్యుల ఆందోళనలు ఉద్యమాలు వస్తున్నాయి. ఏదో ఒక రకంగా యీ చార్జిల పెంపుదలను సమర్థించారు. ప్రజల ఎలసరీ ఆదాయము వారి స్థితిగతులు వారి ఆర్థిక పరిస్థితి చూస్తే ఎంతమాత్రము యీ రేట్లు పెంపుదలను సమర్థనీయము కాదు. ఎందుకంటే మీరు మానాంతరి ఉన్న ప్రాంతాలలో చూస్తున్నారు. కాని రాయలసీమ ప్రాంతాలలో వాటిని పరిచయంలేని ప్రాంతాలలో ప్రయివేటు బస్సులలో ప్రజలు ప్రయాణం చేస్తున్నారు. కాబట్టి ప్రజలకు అందుబాటులో ఉన్నట్లుగా రేట్లను సవరించాలి. తరువాత టోసన్ అంది. దానినే ఎక్స్‌గ్రేషియా అంటున్నారు. అది ఎందుకు పెంచడం లేదు. ఆ ఎక్స్‌గ్రేషియా పెంచడంవల్ల కొంతవరకు పోవచ్చు సహకారం మీకు దొరుకుతుంది ధరలు పెరిగినాయి. మీరు ఉన్న చట్టం పరిధిలో పెంచాలి. వారి కోఆపరేషన్‌ను ఉంచి ఇంకా నష్టము ముందుకు రీయింబర్సు పోవడానికి వీలు కలుగుతుంది. ఇదేమంత జటిలమయిన సమస్య కాదు. యీ ఎక్స్‌గ్రేషియా యీ పెంచినట్లయితే కార్మికులలో ఉన్న నిరుత్సాహం పోతుంది యీ

11.30 a.m. సంస్థను స్ట్రెంథెన్ చేయడానికి వీలు కలుగుతుంది. అదే విధంగా ప్రయివేటు సర్వీసు మరీ దారుణంగా ఉన్నది. రవాణా మోటారు ప్రకారం వారికి జీతాలు ఇవ్వడం లేదు కార్మికులు అనేక యిబ్బందులకు గురి అవుతున్నారు. వేజ్‌బోర్డు రికమెండు చేసినటువంటి జీతభత్యాలు యిప్పించమని వారు కోరుతున్నారు. ఈ విషయంలో ప్రభుత్వం శ్రద్ధ తీసుకొంటున్నామని కాని ఇంప్లిమెంటు చేస్తున్నట్లు కాని ఎక్కడ కనిపించడం లేదు ఇది అమలు జరుపుతే ప్రయివేటు సర్వీసెస్ దయాదాక్షిణ్యాలకు వారిని వదిలిపెట్టినట్లే ఎంత మంది వర్కర్సు మొక్కుబోకు గురి కావలసి వస్తుందో గమనించాలని మనవిచేస్తున్నాను. ట్రాన్స్‌పోర్టు ఎకర్చర్సు యాక్టు ఉన్నది. దానిని అమలు చేయడానికి పూనుకోవాలి. ఆ యాక్టును ఇంప్లిమెంటు చేయడానికి ఎగినిటుపంటి సిబ్బందిని ఎందుకు వేయరు? ఇంప్లిమెంటు చేయడానికి సిబ్బంది లేకపోతే ఆ యాక్టు ద్వారా ఎలాంటి ప్రయోజనాలు వర్కర్సు పొందుతారనే విషయాన్ని నేను చెప్పనవసరం లేదు. కాబట్టి దీనిని బిచ్చితంగా అమలు చేయడానికి పూనుకోవాలి అని మనవి చేస్తున్నాను. షాప్స్ అండ్ ఎస్టాబ్లిష్‌మెంటు యాక్టు ఏదైతే ఉందో దానిని ఆర్.టి.సి. లాంటి సంస్థలకు మినహాయించడం శోచనీయమైనటువంటి విషయం. ఇది ధర్మం కూడా కాదు. ఈ చట్టం దీనిని వర్తించేట్లు చేయాలని మనవిచేస్తున్నాను. ఆర్.టి.సి. కి సర్వీసు కండిషన్సు ఇష్టం వచ్చినట్లు మార్చే విధానంగా పెట్టుకున్నారు. ఇండస్ట్రియల్ డిస్‌ప్యూట్ యాక్టులో కూడా మినహాయింపు ఉన్నది. ప్రభుత్వ రంగంలోని పరిశ్రమల విషయంలో ఇట్టి మినహాయింపులు ఉండడం మంచిది కాదని అనేక సందర్భాలలో విజ్ఞప్తులు వస్తున్నాయి. మీరు సూత్రం అప్లిట్ చేసుకోవడం లేదు దీనివల్ల చిలికి చిలికి గాలివానగా వచ్చి సమ్మె రూపం ధరించడం. నాన్ కోఆపరేషన్ రూపంలో వ్యక్తం కావడం ఇవన్నీ జరుగుతున్నాయి ఉన్నటువంటి యాక్టులను మీరు కాలదోషం పట్టించే బదులు వాటిని ఏదో ఒకరకంగా అమలు చేయడానికి ప్రయత్నం చేయాలని మనవి చేస్తున్నాను. అదే రకంగా కన్ డెమ్డు బస్సులను

నడిపించే విధానం ఏదైతే ఉందో అని ప్రజల జీవితాలతో చెలగాటం ఆడే పద్ధతి ఆ పద్ధతి చాలా దారుణంగా కనిపిస్తున్నది. ఒక్కొక్క బస్సు 2 గంటలకు చేరవలసిన ప్రదేశాలకు రెండు రోజులు కూడా ప్రయాణం చేయవలసిన పరిస్థితి ఉన్నది ఇక వేరే విశేషాలు చెప్పవలసి వస్తే 5 గంటలకు బయలు దేరేది 10 గంటలకు బయలు దేరుతుంది. అవి గమ్యం చేరవు. మధ్యలో ఎక్కడికక్కడే ఉంటున్నాయి. ఈ డిపిటల్టీసును తొలగించి దీని స్థానంలో సక్రమమైన పద్ధతిని అమలు చేయాలని మీద్వారా కోరుతూ సెలవు తీసుకొంటున్నాను

కుమారి ఎమ్. కమలమ్మ (నర్సికల్) :—అధ్యక్షా, ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్టరుగారు ప్రవేశపెట్టిన డిమాండును బలపరుస్తూ కొన్ని విషయాలు ప్రభుత్వ దృష్టికి తీసుకొని వస్తున్నాను. 5వ పంచవర్ష ప్రణాళిక పూర్తి అయ్యేలోగా మొత్తం రూట్సు అన్ని నేషనలైజు చేస్తామని చెప్పారు. చాలా సంతోషం ఫలానా సంవత్సరం ఫలానా జిల్లాలో నేషనలైజు చేస్తామని చెబితే బాగుంటుంది కొంతమంది ప్రయివేటు అపరేటర్సు బస్సులను కొని నడుపుకొంటున్నారు ఆ ప్రాంతాలలో ఆర్. టి. సి. వారు నేషనలైజు చేస్తే వారు వీటిని తీసుకొని వస్తున్నారు అది వెకెంట్ చేయించడానికి కొంత డబ్బు ఖర్చు పెట్టవలసి వస్తున్నది. అందుచేత ఆలా కాకుండా ఒక్కొక్క సంవత్సరం కొన్ని జిల్లాలు తీసుకుంటూ 5వ పంచవర్ష ప్రణాళిక పూర్తి అయ్యే లోగా మొత్తం అన్నీ రూట్సు జాతీయం చేయాలని ప్రభుత్వానికి మనవిచేస్తున్నాను. 1972-73 సంవత్సరంలో స్టాఫ్‌మీద 30 కోట్ల రూపాయలు ఖర్చు చేసారు. అయితే ఆదాయం 28 కోట్లు మాత్రమే వచ్చింది. అంటే 2 కోట్లు నష్టం వచ్చింది. మొత్తం ఆఫీసర్సు కాని, వర్కర్సు కాని 25 వేల మంది స్టాఫ్ ఉన్నారు దానిలో వర్కర్సు చాలా తక్కువ మంది ఉన్నారు. కాబట్టి వర్కర్సును ఎక్కువచేసి ఆఫీసర్సును తగ్గించాలి. ముగ్గురు కండక్టర్సుకు ఒక ఇనస్పెక్టరు చొప్పున ఉన్నారు. ప్రతి సంవత్సరం 500 మంది కండక్టర్లు నస్పెండు అవుతున్నారు. ఒక్కొక్కరి కేసు పూర్తి కావడానికి 5, 10 నెలలు తీసుకొంటున్నారు ఈ సందర్భంలో 10 లక్షలకు పైగా ఖర్చు అవుతున్నది. ఆ కేసులు నడుస్తున్న సమయంలో ఆ స్థానంలో ఎవరినైనా అప్పాయింటు చేయాలి. కోర్టులో గెలిచిన తరువాత 75% బహాల్ ఆవుతున్నారు. కాబట్టి అట్లా కాకుండా 2, 3 మాసాలలో ఆ కేసు పూర్తి అయ్యేలాగ చూడవలసిన అవసరం ఎంతైనా ఉన్నది. ఆ పద్ధతులలో తొందరగా వారిని రిమూవ్ చేయడమో లేకపోతే పుల్లి తీసుకొనడమో జరిగితే ఈ 10 లక్షలు ఖర్చు కాకుండా ఉంటాయి. తరువాత వర్క్‌షాపులలో కొన్ని స్పేర్ పార్ట్సు కొంటున్నారు. విజయవాడలో బెంజి వన్‌కు పార్ట్సు 1970లో కొన్నారు. అప్పటికి బెంజి బస్సులను మనం వాడుకోవడం లేదు. కొన్న రెండు సంవత్సరాలకు తిరిగి అమ్మారు. అటువంటప్పుడు 10%, 20%, తగ్గించి

అమ్మవలసిన పరిస్థితి ఉన్నది. విజయవాడలోని ఒక సెక్యూరిటీలో 7 టన్నుల అల్యూమినియం స్క్రాప్‌ని అమ్మే నిమిత్తం 11 టన్నులు బయట పడింది. వరుసగా షాప్‌లలో దొంగతనాలు జరుగుతున్నాయి. ఆ నష్టాలను మీరు భర్తీ చేయవలసి వస్తున్నది. మొన్న 20 పైసలు నాణెం చేయడం జరిగింది. నష్టం వచ్చినప్పుడు వాటిని పూరించడానికి ఇటువంటివి జరుగుతున్నాయి. కాబట్టి ఎప్పటి కప్పుడు దొంగతనాలు జరుగకుండా తగు చర్యలు తీసుకోవాలని ఈ ద్వారా మనవి చేస్తున్నాను. నేను పబ్లిక్ అండర్ టేకింగ్స్ కమిటీలో సభ్యురాలను. పబ్లిక్ అండర్ టేకింగ్స్ కమిటీ మహారాష్ట్ర వెళ్లి చూసి వచ్చింది. అక్కడున్నా ఆంధ్రా ప్రాంతం ట్రాన్స్‌పోర్టు బాగుంది. మహారాష్ట్రలో 40% ప్రాఫిట్ ఉంటుంది. మనం సిటీలో చాలా ప్రాఫిట్ జరుగుతున్నది. దానిని ఏలా అరికట్టాలనే ఆలోచన చేయాలి. డిస్ట్రిక్ట్స్‌లలో వచ్చేటటువంటి ఆదాయాన్ని సిటీలో పెరుగుతున్నాము. ఇక్కడ కొన్ని డిపోలలో 10, 12, 20 సంవత్సరాలైనా బండ్లన్ని కాలగ్రస్తమైనా వాటిలోనే ఉంటున్నారు. వారిని ఇతర జిల్లాలకు ట్రాన్స్‌ఫర్ చేస్తే బాగుంటుంది.

11.40 a.m. వారు సంఘాలు పెట్టుకొని సిటీలోనే ఉండిపోతున్నారు. ఇదొక విషయం. ప్రతిపోలు నేషనలైజ్ చేస్తున్నారు. ఖమ్మంలో ఇప్పటికి కొన్ని నేషనలైజ్ చేశారు. బస్సులు వేసిన రూట్సులో మాకు స్టే ఇచ్చారు. ఆ స్టేను వేయడానికి ప్రయత్నం చేయాలని మనవి చేస్తున్నాను. రూరల్ ట్రాన్స్‌పోర్టు విషయంలో ప్రయాణికులకు ఉండేటటువంటి సౌకర్యాలు, ఆపరేషన్స్ ఎంత ఎక్కువగా కల్పిస్తే అంత ఎక్కువగా ప్రజలకు సహాయము చేసినవారము అవుతాము. ఇప్పుడు కొన్ని క్రొయినింగ్ సెంటర్స్ పెట్టారు అని మినిస్టరుగారు చెప్పుతూ ఉండేవారు. కాని రూరల్‌లో కండక్టర్స్. డ్రైవర్లు వారి బిహేవియర్ గురించి వారు ప్రయాణికుల పట్ల సరిగా ప్రవర్తించడం జరుగదు. నేను చార్‌మినార్ దగ్గర ఒక బస్సు ఎక్కబోతే, దిగిపోమ్మని ఎందుకంటే అది ఇక్కడ నిలబడే స్థలము కాదన్నారు. దిగిపోయిన తరువాత 50 మంది అక్కడ ఎక్కడం కొన్నారు. అప్పుడు నేను దాన్ని గురించి రిపోర్టు చేస్తానని అన్నాను. అప్పుడు కొంతమంది కండక్టర్లు నన్ను గెరావ్‌చేసి, మీరు చెప్పిలే మమ్మల్ను సస్పెండ్ చేస్తారు అని, అక్కడ ఉండేవాళ్ల పేర్లు ఆస్త్రి కాగితము వ్రాసుకొని మళ్లి రేపు నన్ను సస్పెండు చేయిస్తుంది కనుక ఇది కొట్టేయమని అన్నారు. ఈ విధంగా వారి ప్రవర్తన సరిగా ఉండడం లేదు. కనుక ఈ డ్రైవర్లు, కండక్టర్లును కాస్తా సరియైన పద్ధతులలో ఉంచవలసిన అవసరం ఉన్నది. తరువాత డిస్ట్రిక్ట్సులో డిపోలు ఉన్నాయి గాని అక్కడ సరియైన సౌకర్యాలు లేవు. నీటి వసతి లేదు, లేడీసుకు మరుగు చోటులేదు. వారికి సౌకర్యాలులేవు. కనుక ప్రజలకు తగు సౌకర్యాలు కల్పించ వలెనని కోరుతూ సెలవు తీసుకోంటున్నాను.

شری سلطان صلاح الدین اویسی - (بافوب بورہ) - روڈ ٹرانسپورٹ ڈپارٹمنٹ کے مطالبات اس وقت پیش کئے گئے ہیں اس سلسلہ میں شہر حیدرآباد کے تعلق سے چند باتیں ہیں - ایک تو یہ کہ شہر حیدرآباد میں آبادی کافی بڑھ چکی ہے- اسکا لحاظ کرتے ہوئے بس سروس ناکافی ہیں جسکی وجہ سے لوگوں کوکافی دشواریوں کا سامنا کرنا پڑرہا ہے - دوسرے یہ کہ پہلے جو لوگ موٹر کارس اور ٹیکسیز استعمال کیا کرتے تھے وہ اب اس قابل نہیں ہیں کہ انکا استعمال کرسکیں کیونکہ پٹرول اور آئیل کی قیمتوں میں کافی اضافہ ہوگیا ہے - اس کے علاوہ بسس کے کرایہ میں جو اضافہ کیا گیا وہ بہت زیادہ ہے جسکی وجہ سے لوگوں کو مصائب کا سامنا کرنا پڑ رہا ہے -

یہ کہا جاتا ہے کہ پٹرول کی قیمت میں اضافہ ہوا ہے تو یہ منسٹر متعلقہ کا کام ہے کہ وہ سنٹرل گورنمنٹ سے اس بارے میں گفت و شنید کریں کیونکہ ہمارے سامنے یہ بات آئی ہے کہ اصل قیمت میں فی یونٹ ۷ پیسے کا اضافہ کیا گیا ہے لیکن گورنمنٹ آف انڈیا نے ایکسٹرا ٹیکس عائد کیا ہے تو ظاہر ہے کہ اسکا تعلق عوام پر بوجھ ڈالنا اور یہ کہنا کہ چونکہ پٹرول کی قیمت میں اضافہ ہوگیا ہے اسلئے ہم اضافہ کررہے ہیں ایک غلط سی بات ہے - اس لحاظ سے پٹرول اور آئیل کی قیمت میں اضافہ سے بسس کے کرایہ میں اضافہ کرنے کا کوئی تک ہی نہیں ہے - آپ سنٹرل گورنمنٹ سے یہ کہہ سکتے ہیں آپکو اضافہ آمدنی ہورہی ہے تو اس میں ہمارے اسٹیٹ کا بھی حصہ ہے -

اسکے علاوہ پرائیویٹ طور پر جو لوگ بس چلاتے ہیں انکا کہنا ہے کہ گورنمنٹ اجازت دے تو وہ قدیم شرح کے کرایہ پر بھی بسس چلائینگے - آپ انہیں اسکی اجازت دیجئے کیونکہ عوام تو بخوشی حامیگے اور اس سے انکا فائدہ ہوگا - ان لوگوں کا یہ بھی کہنا ہے کہ اس ڈپارٹمنٹ میں بسس کی سروس چلانے میں کافی سے زیادہ کرپشن ہے - اگر اس کو ختم کردیاجائے تو کرایہ میں اضافہ کی ضرورت نہیں ہے - میں خاص طور سے پرانے شہر کے تعلق سے منسٹر صاحب کو واقف کروانا چاہتا ہوں اور غالباً خود منسٹر صاحب بھی اس بات سے واقف ہونگے کہ وہاں "منی بسس" چلائے جارہے تھے لیکن اسمیں دشواریاں پیدا ہوئی اور انہیں بند کردیا گیا - اس سے پرانے شہر کے عوام کو کافی دقتیں ہورہی ہیں - ہم نے پرانے شہر کے عوام کو سہولیس دینے کیلئے کئی تجاویز پیش کیں لیکن کوئی نتیجہ برآمد نہیں ہوا - وہاں بچوں کے لئے سواری کا کوئی انتظام نہیں ہے - دن دن میل تک پیدل چلکر آئیں تو چار مینار سے بس ملتی ہے - اسلئے اس سلسلہ میں انتظام کرنا ضروری ہے -

۱۰۶ نائیلان ٹائرس کے بارے میں بھی یہاں کہا گیا ہے - اس تعلق سے کیا کارروائی کی گئی - ۱۰۶ نائیلان ٹائیرس کا بلاک مارکٹ کیا گیا - اس سے

لاکھوں روپیے کا نفع کمایا گیا ۔ اسکے کون ذمہدار ہیں اسکی تحقیقات کی جائے ۔ ٹائرس کے بارے میں کمیٹی نے جو رپورٹ دی تھی اس کا کیا ہوا ۔ وہ کہاں خرچ ہورہا ہے ۔ یہ بھی ایک غور طلب مسئلہ ہے ۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس ضمن میں ہم اہل ایر کی ایک کمیٹی بنائی جائے تاکہ جو افواہیں پھیلی ہوئی ہیں اس مسئلہ میں شکایات ہوئی ہیں ۔ منسٹر صاحب اس بارے میں وضاحت فرمائیں اس میں شک و شبہ پایا جارہا ہے ۔ موٹر سائیکلس اور دوسری گاڑیوں کے ٹائرس کی قیمتوں میں بھی کافی بے زیادہ اضافہ ہوتا جارہا ہے ۔ اس پر بھی نظر رکھنا ضروری ہے ۔

11 50 a. m.

Sri P. Goverdhan Reddy (Mungode).- Sir, At the first instance I should congratulate the Minister for Transport and also the R. T. C. for atleast making this Department somewhat efficient. I cannot say it is completely efficient. లాంగ్ డిస్టెన్స్ రూట్స్‌లో, హాల్టు పాసింజర్ రూట్స్‌లో కొంత ఇంప్రూవ్‌మెంట్ జరిగింది. కాని పాసింజర్ రూట్స్‌లో పైమింగ్స్ ప్రాఫిటర్‌గా మెయిన్ లయిన్ కావటంలేదు పాసింజర్ రూట్స్‌లో బస్సులు బాగాలేవు అవి సరైన కండిషన్స్‌లో ఉండిట లేదు డిపోలో కాపలసిన బస్సులు ఉండటం-ఒక బస్సు ఎక్కించేవారే కాకుండా వెంటనే రూట్‌పై పోవటంవల్ల బ్రేకేజెస్ వీళ్ళని అరెండ్ కాసటానికి అవకాశం లేకుండా పోతున్నది. దానివల్ల ఎఫి యన్సీ తగ్గుతున్నది. నేషనలైజేషన్ ఎప్పుడు. ఏమాట్, ఏ సంవత్సరం చేస్తాము..అన్నది ఖచ్చితమైన ఇన్‌ఫర్మేషన్‌తో ప్రభుత్వం ఒక ఇస్తేటమెంట్ ఇవ్వాలి చేయాలని కోరుతున్నాను అందువల్ల ప్రయివేట్ ఆపరేటర్స్ అందరు పెర్మిట్ అవుతారు. గవర్నమెంట్‌కు రూడ ఎప్పుడు ఎన్ని బస్సులు కావలసి ఉంటుంది అన్నది తెలిసి ఒక ప్లాన్ ప్రకారం పోవటానికి అవకాశం ఉంటుంది. ఇప్పుడు ఇష్టం వచ్చినప్పుడు ఇష్టంవచ్చిన సంవత్సరం ఇష్టంవచ్చిన రూట్ నేషనలైజ్ చేయటం జరుగుతున్నది. అది మంచిది కాదు. నాన్ నేషనలైజ్డ్ రూట్స్ ఉన్నవి ఆంధ్రదేశంలో తాలూకా జిల్లా హెడ్‌క్వార్టర్స్‌కు ప్రయివేట్ ఆపరేటర్స్ పర్మిట్ పొందు పాసింజర్ బస్సులు నడుపుతున్నారు. ప్రభుత్వం వెంటనే ఆరు నెలలో తాలూకా హెడ్‌క్వార్టర్స్, జిల్లా హెడ్‌క్వార్టర్స్ లింకు విధంగా లాంగ్ డిస్టెన్స్ రూట్స్ ప్రవేశపెట్టాలి. ప్రయివేట్ ఆపరేటర్స్‌కు ఎక్స్‌టెన్షన్ ఇస్తు రూట్స్ ఇవ్వరాదు. 60 మైళ్ళ లోపు ఉన్న రూట్స్ ప్రయివేట్ ఆపరేటర్స్‌కు ఇవ్వాలి 60 మైళ్ళ మించిన లాంగ్ రూట్సు నేషనలైజ్ చేయాలి దానివల్ల ఎక్కువ ఆదాయం ఆర్.టి.సికి వచ్చే అవకాశం ఉంది. మీరు నేషనలైజ్ చేసిన నెల్లూరు కడప రూటు అన్ ఎకనమికల్ అని క్లోజ్ చేసుకొన్నారు. దానికి కారణం ఏమిటి మీ కండక్టర్స్, మీ ట్రాఫిక్ ఇన్స్‌పెక్టర్స్ ప్రయివేట్ ఆపరేటర్స్‌తో లాలూచి పడి అక్కడ నేషనలైజేషన్ విజయవంతం కాకుండా చేస్తున్నారు. అన్ ఎకనమికల్ అని మంచి రూట్స్—పి. డబ్ల్యు. డి రోడ్స్‌పైన నడిచే రూట్స్ విత్‌డ్రా చేసుకొన్నారు అది ఖచ్చితంగా ప్రభుత్వం ఆర్. టి. సి. వారు పరిశీలన చేయాలి. ఆర్. టి. సి లో ఏర్పేజెస్ అండ్ సేల్స్‌కు సంబంధించి సబ్‌కమిటీ ఉండాలి ఏదో ఒక ఆఫీసర్‌పై ఆధారపడ కుండా, ఆ సబ్ కమిటీలో జనరల్ మేనేజర్, డిప్యూటీ జనరల్ మేనేజర్ చీఫ్

ఇంజనీర్ యే కాకుండా వేరే ఒకరిద్దరు నాన్ ఆఫీ యల్ మెంబర్సుకూడ కంపల్సరీగా ఉండాలి. పర్చేజెస్ చేయటానికి వేరే కమిటీ, సేల్స్‌కు వేరే కమిటీ, ఆక్షన్ చేయటానికి వేరే కమిటీ ఉండాలి. విజయవాడ డిపోలో స్క్రాప్‌ను ఏ విధంగా ఆమ్మినదీ మొన్న ప్రశ్నోత్తరాల సందర్భంలో మంత్రిగారు చెప్పారు. ఆర్.టి.సి.కి లాస్ వస్తున్న దంటే—ఆక్షనులలో వస్తున్నది, పార్ట్సు దొంగిలించటంవల్ల లాస్ వస్తున్నది. ఏ కంపెనీనుండి స్టైర్స్ పార్ట్సు కొంటారో, ఆ కంపెనీచేత ఆ స్పేర్ పార్ట్సుపై ఆర్.టి.సి. అని ముద్ర వేయించాలని కోరుతున్నాను ఆ ముద్ర ఉన్న ఏ పార్టుగాని ఎవరుకొన్నా, ఎవరు ఉపయోగించినా వారిని శిక్షించే పద్ధతి ఉండాలి. ఇదివరకు రిక్రూట్‌మెంట్‌కు ఒక కమిటీ ఉండేది. ప్రతి డి.వి.సి. లెవెల్‌లో, ప్రతి జిల్లా లెవెల్‌లో ఆ కమిటీలోయి రిక్రూట్ చేసేవారు. అది ఇపుడు రద్దుచేశారు అందులో నాన్ అఫీషియల్స్ ఉన్నారు. అందులో ఉన్న నాన్‌అఫీషియల్స్ ఒకరిద్దరు కరప్టెడ్‌గా ఉన్నారు కాబట్టి తీసివేస్తున్నా మని అనలేదుగాని—ఆ భావం వచ్చేటట్లు మాట్లాడుతున్నారు. అది మంచి పద్ధతి కాదు. ఈ రిక్రూట్‌మెంట్‌లో డిసెంట్రలైజేషన్ రావాలి. ట్రాఫిక్ ఇన్స్‌పెక్టర్ తర్వు గ్రేడు వరకు —డి.వి సి. లెవెల్‌లో రిక్రూట్‌మెంట్ చేయాలి స్టేట్‌పైజ్ రిక్రూట్‌మెంట్‌కు ఒక కమిటీ ఉండాలి. అఫీషియల్స్‌తో నాన్ అఫీషియల్స్‌తో ఆ కమిటీ ఉండాలి. ఆ కమిటీ రిజెన్‌సెస్టు, ఇంటర్వూ అన్నీ ఋణంగా పరిశీలించి సెలక్షన్ చేసేటట్లు ఉంటే బాగుంటుంది కేలిక్యులేటర్‌కు ఒక మెషిన్ లీజుకు తీసుకువచ్చారు. అసలు లీజుకు తీసుకురావలసిన అవసరం ఏమి వచ్చింది ? అసలు ఆ మెషిన్ కొనుక్కుని తీసుకువస్తే పోయేది. ఆ డిపార్టుమెంట్‌లో రోజూ వచ్చే ఆదాయాన్ని లెక్కపెట్టటానికి వేరే స్టాఫ్‌ను వేశారు. దానివల్ల డూప్లికేట్ అఫ్ వర్క్ అవుతుంది. అలాకాకుండా తక్కువ స్టాఫ్‌తో ఎక్కువ పని చేయించటానికి మీరు బాగా ఆలోచించాలి. పాసింజర్స్ ఎమినిటీస్ విషయంలో ఆర్.టి.సి. కొంతవరకు శ్రద్ధ తీసుకొంటున్నది గాని ఎక్కువ శ్రద్ధ తీసుకోవటం లేదు. నైట్ హాల్టు ఉన్నచోట షెడ్స్ వేయలేదు. పెద్ద బిజినెస్ సెంటర్, ట్రాఫిక్ సెంటర్ ఉన్నచోట్ల పాసింజర్ షెడ్స్ కట్టించాలి. చౌటుప్పల్‌లో పాసింజర్స్‌కు మంచి షెడ్ కడితే బాగుంటుంది. నార్కట్‌పల్లి బస్సు డిపోను బాగా డెవలప్‌చేయాలి నల్లగొండలో బస్సు డిపో కన్‌స్ట్రక్టు చేయబోతున్నారు. ఇపుడు మీరు చెప్పిన ప్లేస్‌లోనే— ఎన్ని పెర్మిషర్స్ వచ్చినా తట్టుకొని—బస్సు డిపో కట్టండి కాని బస్సు స్టాండు ఇపుడు ఉన్న ప్లేస్‌లోనే ఉండటం వల్ల ప్రజలకు లాభకరంగా ఉంటుంది. డివిజనల్ లెవెల్‌లో, కంట్రోలర్ లెవెల్‌లో అఫీషియల్, నాన్‌అఫీషియర్స్‌తో అడ్వయిజరీ కమిటీలు ఉండాలి ఆ కమిటీలు పాసింజర్స్ ఎమినిటీస్ చూడాలి. వారు రన్నింగ్ ఆఫ్ డిపో—బస్సులు రాకపోకలు, టికెట్‌లేని పాసింజర్స్‌ను చక్ చేయటం—ఆ పనులన్నీ చూసే అవకాశం ఉండాలి. దానివల్ల కరప్షన్ మినిమైజ్ చేయటానికి అవకాశం ఉంటుంది. మీరు ఎంతమంది ఆఫీసర్స్‌ను వేసినా—కొంతమంది ఆనెస్టు ఆఫీసర్స్ ఉన్నప్పటికీ—వారు కూడ కరప్టు కావటానికి అవకాశం ఉంది. ఈ కమిటీ మెంబర్స్, సంవత్సరానికి, రెండు సంవత్సరాలకు ఒకసారి మారుతూ ఉంటారు కాబట్టి వారు కరప్షన్ తక్కువ చేయటానికి అవకాశం ఉంటుంది. నాన్ నేషనలైజ్డు రూట్స్ ఉన్నవి పర్మిట్స్ సిస్టమ్ ఉన్నది. ఆ సిస్టమ్ వెంటనే పోవాలి. బస్సు ఎంత పొడుగు ఉండాలి. ఫేర్

ఎంత ఉండాలి, స్టాఫ్ ఎంత ఉండాలి, ఆ స్టాఫ్‌కు జీతం ఎంత ఉండాలి ? ఆ స్టాండర్డ్స్ ఫిక్సప్ చేసి—దానికి మినిమమ్ ఇంతరావాలి—అని మీరు పెట్టుకొని, ఆక్షన్ చేస్తే గవర్నమెంట్‌కు ఎక్కువ ఆదాయం రావటానికి అవకాశం ఉంటుందని మనవిచేస్తున్నాను. ఈరోజు ఆర్.టి.సి మేనేజ్‌మెంట్ బోర్డు ఒక విషయం బాగా అర్థం చేసుకోవాలి. గవర్నమెంట్ ఆక్షన్‌ద్వారా, పర్మిట్స్‌ద్వారా ఎక్కువ డబ్బు సంపాదించటానికి అవకాశం ఉంది. కాని ప్రభుత్వం ఆ విధంగా చేయకుండా ఆర్ టి సి. కి ఇస్తున్నారు. ఈ దేశంలో డబ్బు కొంతమంది చేతిలో పెట్టటానికి అవకాశం లేదు కాబట్టి మీకు ఇచ్చారు గాబట్టి మీరు దానిని సద్వినియోగం చేసి ఎక్కువ ఆదాయం సంపాదించి ప్రజలకి సేవ చేయాలని కోరుతున్నాను. మన ట్రాన్స్‌పోర్టు అథారిటీలో, ఆర్.టి.సి లో బయటినుండి వ్యక్తులను తీసుకువచ్చి చీఫ్ హెడ్స్‌గా వేస్తున్నారు. అది సంతృప్తికరం. మీ డిపార్టుమెంట్‌లో, మీ ఆఫీసులో మంచిగా పనిచేసే యువకులు, ఉత్సాహవంతులు ఆనెస్టు పీపుల్ ఉన్నారు. వారికి ఆ హెడ్స్ ఆఫ్ ది డిపార్టుమెంట్స్‌గా ఇస్తే — మీ స్టాఫ్ ఆనెస్టుగా ఉండటానికి ఎంకరేజ్ చేసినట్లు అవుతుంది. ఇదాహ్ ఫ్రైర్స్ షార్టేజ్ చాలా ఎక్కువగా ఉంది ఫ్రైర్స్ కంట్రోలు ధరలు ఎక్కడా దొరకడం లేదు. బయట 3 వేలకు. 3,500 కు ఫ్రైర్స్ దొరుకుతున్నాయి, కాని ఎగ్రికల్చరిస్టులకు మాత్రం ఫ్రైర్స్ దొరకటం లేదు. ట్రాక్టర్ ఉన్న అగ్రికల్చరిస్టులకు ఫ్రైర్స్ సక్రమమైన పద్ధతిలో సప్లయి చేయాలని కోరుతూ సెలవు తీసుకొంటున్నాను.

12.00 noon

శ్రీ జె. దామోదరరావు (బుగ్గాం): అధ్యక్ష, ఈ డిమాండ్స్ పైన మాట్లాడుతూ కొన్ని సూచనలు చేయదలచుకొన్నాను. రాబోయే పంచవర్ష ప్రణాళికలో మొత్తం రూట్స్‌ను నేషనలైజ్ చేస్తామని ప్రభుత్వం ఒక నిర్ణయం తీసుకొన్నది. అయితే ఆ నిర్ణయాన్ని ఎట్లా పూర్తి చేస్తారో, ఎట్లా సాధిస్తారా అనే సమస్య మన ముందర యున్నది ప్రభుత్వానికి ఒ అలవాటు అయిపోయింది. వాగ్దానాలు చేయడం, అభిప్రాయాలను ప్రజల ముందర పెట్టడం, ప్రజలను సంతోషపెట్టడం. మొత్తం బస్ రూట్స్‌ను జాతీయం చేయాలంటే సరైన సరంజామాతో రావలసి యున్నది. స్పేర్ పార్ట్స్ కొరకు ఆర్.టి.సి. ఇతర యిండస్ట్రీస్ పెట్టవలసి యున్నది. చేసిస్ తయారు చేసే కెపాసిటీలో ఉండాలి. స్పేర్ పార్ట్స్ తయారు చేసుకొనే కెపాసిటీలో ఉండాలి. ఇవన్నీ చేస్తూ ఈ డిపార్టుమెంట్ లాసెస్ రాకుండా ఉండాలి. వర్క్ షాప్స్‌లో ఎక్కువ లాస్ వస్తున్నది. ప్రతి స్పేర్ పార్టు పైన వారి మెనోగ్రామ్ ఉండాలి. అవసరం అయితే యింకోదానికి ఫిట్ కాకుండా అటువంటి నేర్పుతో సృష్టించిన నాడే మిస్‌యూజ్ కాదు. లాస్ రాదు. ఆంధ్ర ఏరియాలో జాతీయం చేసిన బస్ రూట్స్‌లో అప్పుడు తీసుకునే చార్జు కంటే యిప్పుడు మన ఆర్. టి. సి. వారు తీసుకొనే చార్జు ఎక్కువ యున్నది. తెలంగాణా ఏరియాలో కొన్ని బస్ రూట్స్ జాతీయం చేయవలసి యున్నది. వాటి పరిసితి ఆర్. టి సి. వారు తీసుకొనే కంటే డబుల్ రేట్స్ తీసుకుంటున్నారు. రోడ్స్ పూర్తిగా డెవలప్ అయినాయి. కాని ప్రైవేట్ ఓనర్స్ డబుల్ రేట్స్ తీసుకుంటున్నారు ఆంధ్ర ఏరియాలో ఆర్. టి. సి. రేట్స్ కంటే తక్కువ తీసుకొనే రూట్స్ జాతీయం చేసినది. ఇక్కడ డబుల్ రేట్స్ తీసుకొన్నప్పటికి నిర్లక్ష్యం చేస్తున్నది. అంటే ఆర్. టి. సి. ఉద్దేశ్యం ఏమై ఉంటుంది ? ఏమి ఉన్నాగాని ప్రైవేట్ బస్ ఓనర్స్ కిరాయి తగ్గించే ఏర్పాటు చేయండి. లేదా గవర్నమెంట్ బసెస్ నడిపించండి.

ఆర్.టి.సి. చైర్మన్‌గారు, ఆర్ టి సి. మంత్రిగారు యిద్దరు కరీంనగర్‌వారు కావడమే మా దురదృష్టంగా పరిణమించింది ఆక్కడ బస్ రూట్స్ నేషనలైజ్ చేస్తే పాష్టియాలిటి చూపించినట్లు అవుతుందేమోనని అనుకుంటున్నారు. ఆర్. టి సి. మంత్రిగారు, చైర్మన్‌గారు లబ్ధిచేస్తున్నట్లు అనుకుంటున్నారు. కరీంనగర్ డిస్ట్రిక్టుకు న్యాయం చేయాలి అని మనవిచేస్తున్నాను ఓస్ డిపోలు అంటువ్యాధులకు కేంద్రం. అన్ని ప్రాంతాల నుంచి ప్రయాణీకులు బస్ డిపోస్‌కు వస్తున్నారు. వారు అంటువ్యాధులు తెస్తారు. మూత్రశాలలు, మరుగుదొడ్లు ఉన్నాయి వాటి విషయంలో ఏ పై అధికారులు శ్రద్ధ తీసుకోరు. శ్రద్ధ తీసుకొనే ఏర్పాటు వారిలో ఉండదు. టికెట్స్ తీసుకోడానికి క్యూలో నిలబడాలని బార్స్ పెట్టారు. కాని అక్కడ టికెట్స్ యివ్వడంలేదు. వాటిని రిమూవ్ చేయరు. వాటి ఉపయోగం తీసుకోరు. అవి అట్లా ఉంటే అటు రాకుండా యిటు రాకుండా నిరోధంగా ఉన్నాయి. బస్సులు వస్తుంటే మధ్యలో అటు యిటు పోతూఉంటే బట్టలకు పట్టుకుంటూ బట్టలు పాడై పోతున్నాయి. ప్రైవేటు కాంట్రాక్టు కారేజెస్ ఉన్నాయి. ఆర్. టి. సి. వారికి వీరికి కొంత సంబంధం యున్నది. దాని మూలానే ఆర్. టి. సి. కి విపరీతమైన నష్టం వస్తున్నదని మంత్రిగారిని హెచ్చరిస్తున్నాను. పోతే మీ బస్సులు నిండుగా పోరాయి ఒక్కొక్కప్పుడు మీ బస్సుల కంటే ముందుగా ఈ కాంట్రాక్టు కారేజెస్ పోయేది ఉన్నది. అందుచేత యిది కూడ ఆర్. టి సి. లాసెన్స్‌కు హేతువు అని మనవిచేస్తున్నాను. ఆర్ టి. సి. వారు బస్ నడుపుతూ ఉండేటప్పుడు కాంట్రాక్టుకు ఎవరైనా బస్సు కావాలంటే యిచ్చే ఏర్పాటు చేయాలని మనవిచేస్తున్నాను. రాజధాని నుంచి తాలూకాలకు పోయే ఎక్స్‌ప్రెస్ సర్వీస్ డిస్ట్రిక్ట్‌కు వచ్చేవరకు పాసెంజెర్‌గా రావడం మంచిది తాలూకా నుంచి ఎన్ని స్టేజెస్ ఉన్నాయో అన్ని స్టేజెస్‌లో రాజధానికి రావడానికి సౌకర్యం కల్పించడం బాగా ఉంటుంది. రాజధానికి రావాలంటే డిస్ట్రిక్ట్ హెడ్‌క్వార్టర్ వచ్చేవరకు పాసెంజెర్ బస్‌గా నడిస్తే కొంత లాభం అవుతుంది. పైమ్ ఎక్కువ అయితే అయిందిగాని ప్రయాణీకులకు చాల లాభం అవుతుంది.

శ్రీమతి రాణి సుందరమణి (పుంగనూరు):—అధ్యక్ష, మన ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్టర్‌గారు ప్రవేశపెట్టిన డిమాండ్‌ను బలపరుస్తూ కొన్ని విషయాలు చెబుతున్నాను. చిత్తూరు నుంచి మధ్యాహ్నం రెండు గంటలకు బయలుదేరి, బస్సు వయా పుంగనూరు వస్తుంది. పుంగనూరులో స్టాప్ లేదు. ప్రజలకు తొందరగా ఉంటుంది. మదనపల్లికి పోవాలి. లేదా చిత్తూరు వచ్చి వారు బస్ కాచ్ చేసుకొని హైదరాబాద్ రావాలి. పుంగనూరు తాలూకా హెడ్‌క్వార్టర్స్ కాబట్టి బస్ 10 మినిట్స్ స్టాప్ అయితే బస్ కాచ్ చేసుకొని రావడానికి వీలుగా ఉంటుంది. ఈ విషయంలో సహాయం చేయాలని మనవిచేస్తున్నాను.

శ్రీ సి. వి. కె రావు:—అధ్యక్ష, 1958 నుంచి 1974 వరకు 532 బస్సులతో మనం ప్రారంభించి రవాణా సంస్థలో మూడు వేల బస్సులు పెంచాము అన్నారు. ఈ పంచవర్ష ప్రణాళికలో 5 సంవత్సరాలలో 2,200 పెరుగుతున్నాయి అన్నారు. దేనిపై అంచనా వేశారో నాకు అర్థం కావడం లేదు. రాబోయేటటువంటి కాలానికి యిచ్చ వచ్చిన లెక్కలు తయారు చేయడం జరుగుతున్నటువంటి కాలంలో ప్రభుత్వం నిర్వహించే సంస్థలు అదనంగా వేసే పద్ధతిలో నిర్వహించినట్లయితే ప్రభుత్వం

ఉంటవ్యం కానే కాదు. ఈ లంచనాల ప్రకారం ఈ నాడు బస్ సర్వీసులు ఏ విధంగా ఉన్నాయి. ఈ బస్ సర్వీసుల ప్రొగ్రెస్ ఏవిధంగా ఉన్నాయని చెప్పవలసి వచ్చేటట్లయితే ఈ పాలసీ స్టేట్‌మెంట్ కూడ ఒక ఉమ్మడి పద్ధతిగా ఉయోగించి గాని వాస్తవంగా ఉన్న విషయాలను చెప్పేటట్లుగా లేదు మెమ్మోనాచేటిక్ ఎన్‌టర్‌ప్రైజ్. లాభనాష్టాలకు వ్యత్యాసం యింకా అనుమార్గంతో, అవకతవకలతో నడపడానికి పూనుకున్నానడానికి యిది మచ్చుతునకగా ప్రవేశపెట్టే విధానంలో జరిగిందని చెప్పవలసి ఉంటుంది. ఇప్పటివరకు బస్ సర్వీసుల సర్వేహణలో ఎటువంటి ఎవాల్యుయేషన్ చేశారో ఈ హౌస్‌ముందు పెట్టే బాధ్యత లేదు. ఉమ్మడి పత్రం పట్టుకొని భవిష్యత్‌లో అది చేస్తాము, యిది చేస్తాము అని ఊహాగానాలలో అంచనాలు వేయడం. బస్‌లో ఉన్నటువంటి ప్రయాణికులు ఏ దశలో ఉన్నారంటే పూర్వం 100 సంవత్సరాల క్రితం యూరప్‌లో ప్రయాణాలు జరిగినాయో అదేవిధంగా అధునికమైన పరికరాలు పెట్టుకొని మాడ అదేవిధంగా ప్రయాణం ఇస్తున్నాము అంటే లోపం ఎక్కడ యున్నది? ఆలోచనలలో లోపం, సమస్యలలో లోపం. మనుష్యులలో లోపం ఆ మనుష్యులలో లోపం అని చెప్పదలచుకోలేదు. ఆలోచనలో లోపం అని చెప్పదలచుకోలేదు. ఆలోచనలంతా పవిత్రం. స్వార్థరహిత విధానంలో యున్నది గాని, సమస్యలలో సంపూర్ణమైన లోపం ఉన్నది. ఈ నాడు బస్ ట్రాన్స్‌పోర్టు విధానం అంతా బంగారు గ్రుడ్డు పెట్టే బాతు క్రింద చేస్తున్నామే వాస్తవంగా ప్రజలకు సర్వీస్ చేసే సంస్థగా చూడడం లేదని నేనుచెప్పవలసి ఉంటుంది.

12-10 p. m. బస్సులో మనిషి ఎక్కితే మనిషిగా ఎక్కడానికి వీలుండదు, ఒక బస్తాగా ప్రాణంలేని వస్తువుగా పడిపోయివుండాలి. బస్సు సర్వీసెస్ పూర్వంలంటె యిప్పుడు ఒక విధంగా సకాలములో బయలుదేరుతున్నవి. కాని, స్లడ్జ్ క్రింద, ఎక్కే మనుషులు ప్రాణంలేని బస్తాలుగా వుండలసి వస్తున్నవిగాని, రోజ్ కోట్ల రూ లు పాసింజర్స్ యిస్తున్నప్పుడు వారికి తగు సదుపాయాలు చేయవలసిన అవసరం లేదా? సిబ్బందికి సరిగా యివ్వలేకపోతే యింకేమనాలి? ఎక్కడ వుంది యీ లోపం? సమర్థులైన మనుషులు అధికారంలో వుండి పనిచేయకపోవడం స్వార్థపరులు, స్వప్రయోజనపరులు, అసమర్థులు వుండడం వలన యీ విధంగా జరుగుతున్నది. ఈనాడు దేశంలో ప్రతి సమస్య కూడా యీ కారణం వలననే అధోగతి పాలవుతున్నది, అందుచేత, దీనిని సరిచేద్దాలని హెచ్చరిస్తున్నాను.

అధ్యక్ష, ఇంక బస్సుస్టాండ్సుగురించి చెప్పడానికి వీలులేని విధంగా వున్నాయి. ఈ విషయంలో సిబ్బందికి తగు శిక్షణ యివ్వాలి. సిబ్బంది విత్యం పాసెంజర్సుతో వ్యవహరించవలసి ఉంటుంది కాబట్టి, వారికి తగుశిక్షణ యివ్వవలసి ఉంటుంది. అదిలేక పోవడం వలన, చాల అరాచకంగా తయారైంది. వారు వేతనాలు ఎక్కువ అడుగుతున్నారంటారు. దేశాన్ని కొల్లగొట్టె వ్యవస్థ వున్నప్పుడు కష్టపడి పనిచేసే వారికి పదిరు. లు పెంచితే తప్పులేదని హెచ్చరిస్తున్నాను. ఇంక చార్జీలు విపరీతంగా పెంపుదల చేశారు. ఎందుకు చార్జీలు పెంచారు? చిన్నవారిని దోపిడీ చేయాలనే గదా. కోటి 50 లక్షలు నష్టం వస్తున్నదని చెబుతున్నారు. దీనికి బాధ్యత ఎవరిది? ప్రయాణం చేసేవారా, నిర్వహించేవారా? ప్రైవేటు ఆపరేటర్సు లాభాలు పొందుతూ, మేడలూ మిద్దెలూ కడుతున్నప్పుడు, ఇక్కడ అధికారంలో వున్న పార్టీవారికి ఎలక్షన్సులో సహాయం చేస్తున్నప్పుడు, యితరత్రా కూడా సహాయం చేస్తున్నప్పుడు

వారికి లాభాలు వస్తున్నాయి, ప్రభుత్వ రంగములో నడిచేదానిలో నష్టం వస్తున్నదని లెక్కలు వేసి, అంచనాలు వేసి చెబుతుద్నారు. ప్రభుత్వ రంగములో ఖర్చులు ఎక్కువ పెట్టి అదంతా సామాన్య మానవుడిపై రుద్దుతాము అంటే అది చాతగాని విధానం అవుతుంది. బస్సు చార్జీల పెంపుదల ఎంతో ఆందోళనకు దారితీసినటువంటిది. ఇది చిన్న విషయంకాదు, ప్రభుత్వం కృత్రిమంగా, దొంగచాటు పద్ధతిలు అవలంబించి బస్సు చార్జీలు పెంచినది. తక్షణమే వీటిని తగ్గించాలని నేను హెచరిస్తున్నాను. మంత్రిగారు యీ విషయాలలో అయోమయంగా వుండవచ్చును గాని, ట్రాన్స్‌పోర్టు సర్వీసెస్ విషయంలో మాత్రం అయోమయ పరిస్థితిలో పెట్టవద్దని కోరుతూ సెలవు తీసుకుంటున్నాను.

శ్రీ అయ్యప్ప (వనపర్తి) :—అధ్యక్షా, ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్టర్‌గారు ప్రవేశ పెట్టిన రోడ్డురవాణా సంస్థ డిమాండును నేను బలపరుస్తూ కొన్ని సూచనలు చేయదలచుకున్నాను. వారి నోట్‌లో 1959-60లో 2.53 కోట్లు అధాయం వస్తే 73-74లో 20.30 కోట్లు వచ్చింది అన్నారు. ఈ విషయంలో ఒక చిన్న మనవి జెస్తాను. 1959-60లో తెలంగాణాలో ఫెయిర్ వెదర్ రూట్సులో సీటుకు పది రు. లు వుండేవి. అది 90 కిలోమీటర్ల వరకు 45 రు లు ఆపైన శ్లాబ్స్ నిర్ణయించారు. 320 కి మీటర్సు దాటితే 110 రు. లు అయింది. నాకు జ్ఞాపకం వున్నంతవరకు సీటుకు పది రు. లు వుండేది 59లో, ఇప్పుడు మినిమమ్ చార్జ్ 45 రు లు అయింది నేను మంత్రిగారిని సూటిగా అడగదలచుకున్నాను-ఫెయిర్ వెదర్ రూట్సుపై మీరు టాక్సెస్ యీవిధంగా విపరీతంగా పెంచుతూపోతున్నారు, కాని, యీ ఫెయిర్ వదర్ రూట్సును మీరేమైనా డెవలప్ చేస్తున్నారా ? డెవలప్ చేయనప్పుడు ఎందుకు అంత టాక్సు వెయ్యాలి?

రెండవది-గూడ్సు ట్రాన్స్‌పోర్టు వుంది. బస్సులమీద, యితర కారియర్స్ మీద మీరు మినిమమ్ ఫేర్సు పెంచుతూ విధించారు. కాని, రూట్సు ట్రాన్స్‌పోర్టుపై ఎందుకు విధించలేదు ? అని నేను సూటిగా మినిస్టర్‌గారిని అడుగుతున్నాను. ఒక వేళ గూడ్సుట్రాన్స్‌పోర్టుపై ఆ విధంగా విధించకపోతే మాత్రం ఇన్‌కంటాక్సు ఇవేజన్ సేల్సుటాక్సుఇవేజన్ ఎన్నెన్నో జరుగుతాయి. స్టేట్ కారియర్స్, టాక్సీకార్లపై విధించినట్లుగానే గూడ్సు ట్రాన్స్‌పోర్టుపై కూడా విధించాలి లేకపోతే సీజన్‌లో వారు విపరీతంగా పెంచేస్తారు. 60 రు.. లు వుండేదానిని సీజనులో 200 రు. లు అడుగుతారు. దీనికి సంబంధించి కూడా మినిమమ్ చార్జెస్ నిర్ణయించాలి.

ఇంక, డిస్ట్రిబ్యూషన్ ఆఫ్ ఫైర్స్ గురించి ఇందులో వివరించారు. The Government have no statutory powers to licence and control them. Then what is the use of constituting District Level Committees. దీని వల్ల ప్రయోజన మేమిటి ? ఆ అధికారం మనకు లేకపోతే ప్రయోజన మేమిటి ? నోటులో ఇంకొక విషయం కూడా చెప్పారు-డిఫెన్స్ ఆఫ్ ఇండియా రూల్సు క్రింద కంట్రోల్ ఆర్డర్ యిస్యూచేయాడానికి కంకరెన్స్ యివ్వవలసినదిగా వ్రాశామన్నారు గవర్నమెంట్ ఆఫ్ ఇండియాకు, వారి రిప్లయ్ కొరకు ఎదురు చూస్తున్నామన్నారు. ఫెర్టిలెజర్స్ విషయంలో లాగా డిస్ట్రిబ్యూషన్ ఆఫ్ ఫైర్స్ విషయంలో కూడా అధికారం మీ చేతుల్లో పెట్టుకోవాలి. తరువాత, దీనిలో 'కమిటి ఫర్ ప్రివెన్షన్ ఆఫ్ హరాస్‌మెంట్ వైల్ ప్లయింగ్ ఆన్ రోడ్' అని చెప్పారు. ఐ. జి. పి.

హోంసెక్రెటరీతో కమిటీ చేశామన్నారు రాష్ట్రస్థాయిలో, అలాగే జిల్లా స్థాయిలోనూ కమిటీస్ ఉండాలి హారాస్‌మెంట్ గురించి లా అండ్ ఆర్డర్ పరంగానే చెప్పడానికి అవ్వదు అని కాశమున్నది. ఇంకొక విషయంలోనూ వున్నది మన రీజనల్ ట్రాన్స్‌పోర్టు ఆఫీసులో గాని, ఆ మధ్యతా ఆఫీసర్లో గాని వారు In the R.T.A there is a tendency to treat this as something outside Government ఆ పెండెన్సీలోకుండా, ఆ పెండెన్సీ పోలే తప్పు మన అర్ టి సి. దానిపైన. ఫెయిర్ స్ట్రక్చర్ గురించి నేను కొన్ని విషయాలు చెప్పదలచుకున్నాను ఫైర్స్, ట్యూబ్స్, టైర్, లూబ్రికేషన్ ఆయిల్ వీటిపై 20 పర్సెంట్ పెరుగుదల వుంది దీని ప్రకారం డిస్ట్రిబ్యూషన్‌లో 1 పైసా నుంచి అయిదు పైసలు చేశారు. అంటే అక్కడ 20 పర్సెంట్ పెంచారు. బాగానే వుంది. సంతోషం నేను పెంచమనలేదు. నిజానికి మూడ్రెండు ఆ విధంగా కాకుండా, చాలా ఎక్కువ పెంచేశారు నేను ఒక చిన్న ఉదాహరణ చెబుతాను. For the first three stages 15 paise; 20 paise for four stages; 25 paise for 5th and; subsequent satges each 5 paise. ఆ విధంగా చేశారు దీనిని చేశారు, ఆ రివిజన్ క్రింద 50, 60 పర్సెంట్ పెంచారు. ఓల్డ్ బాంబే సి. క్వార్టర్స్ నుంచి నాంపల్లి 3 కి. మీ. 20 పైసలు వుండేది; ఇప్పుడు 30 పైసలు చేశారు 50 పర్సెంట్ పెంచారు. నాంపల్లి నుంచి అమీర్ పేట 20 పైసలు వుండేది 40 పైసలు చేశారు. ఎందుకు ఈ విధంగా పెంచారు? ఇండియాలో గాని, ప్రపంచంలో ఎక్కడయినా సరే సిటీలో ఎప్పుడూ లాస్ ఉండదు. మనది సోషలిస్టు స్టేట్ అంటున్నాం, మన అబ్జెక్ట్ నేషనలైజేషన్ కాబట్టి Profit making is not the object of nationalisation. బొంబాయిలోనే పెట్టడంలో 28-5-74 న వారు మూడ రివైజ్ చేశారు పది పైసల నుంచి 15 పైసలు 15 పైసల నుంచి 20 పైసలు చేశారు. 3.5 కిలోమీటర్లకు 20 పైసలు చేశారు. ఇది 5.7 1 పర్సెంటు అవుతుంది. 5 కిలోమీటర్ల నుంచి 25 పైసలు 7 కిలోమీటర్లకు 30 పైసలు, 11 కిలోమీటర్లకు 40 పైసలు. బొంబాయిలో రేట్లు పెరుగుదల ఈ విధంగా వుంటే యిక్కడ ఎందుకు యింత ఎక్కువగా పెంచారు? ఈ పెరుగుదలను అపాలంటే ఆల్ ఇండియా స్టేట్ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ యూజర్స్ — స్టడీ గ్రూప్ ఒక రిపోర్టు యిచ్చింది. సిటీ ఆండర్ టేకింగ్స్‌లో లాస్ రాకూండా వుండాలంటే వారు మూడు పనులు చేయాలని సూచించారు. Buying of vehicles with long and wider chasses to accommodate more seats; less number of break-downs; quicker repairs, better maintenance and reduction in dead kilometers. ఈ రిపోర్టు ఆధారం చేసుకొని సెంట్రలు గవర్నమెంటును మన మంత్రిగారు అడగాలి. వెహికిల్ యుటిలైజేషను ఉన్నది. బొంబాయిలో 225 వుంటే యిక్కడ 191 కి. మీ. మాత్రమే. కిలోమీటరుకూ ఖర్చు బొంబాయిలో 206 పైసలుంటే యిక్కడ 280 పైసలున్నది. బస్సు బాడీ ఎ. పి. ఎస్. ఆర్. టి. సి. చేస్తే 35, 110 రూపాయలు. ఆల్విన్‌లో 45,109 రూ.లు. మహారాష్ట్రలో బస్ బాడీకి 33 వేల రూపాయలు ఖర్చవుతుంది. మన స్టేటులో మాత్రం 40 వేలవుతుంది. బస్సు బాడీ నిర్మాణం ఖర్చు తగ్గించితే బస్సు ఛేర్సు తగ్గించవచ్చు. స్క్రాప్ పైర్సు క్రింద 70-71 లో 22 రూపాయలుంటే, 71-72 లో 31 రూపాయలు, 72-73 లో 33 రూపాయలు వున్నది. ఢిల్లీలో

12-20 p.m.

70 రూపాయలు ఉన్నది, బొంబాయిలో 90 రూపాయలున్నది. ఆరు సంవత్సరాల కొకసారి బస్సులను స్క్రాప్ చేస్తారు. అది జనరలు రూలు. బస్సుగా బాగా వున్నా, చెడిపోయినా కూడా — యిన్స్పెక్షను చేసి స్క్రాప్ చేసేస్తారు అది చాలా తప్పు పద్ధతని మనవిచేస్తున్నాను. బస్సును మినిమం 11 సంవత్సరాలైనా ఉంచుకొని, తరువాత దాని కండీషను చూచి స్క్రాప్ చేయాలా లేదా అనేది ఆలోచించాలి. 1972-73 లో లేలాండు బస్సులను స్క్రాప్ చేస్తే 7,132 రూ.లు వచ్చింది. అది ఒకటిన్నర లక్షల రూపాయలు ఖర్చు చేసే బస్సు.

సిటీలో ఆర్.టి.సి. బస్సులు తక్కువ లాస్తో నడవాలంటే కొన్ని సూచనలు ఉన్నాయి. అందులో బస్సులమీద ఎడ్వర్టయిజ్‌మెంట్సు ఒకటి. అది మన దగ్గర ఉన్నది, కానీ ఎక్కువ లేదు. వెహికిల్స్ యుటిలైజేషను ఎక్కువ ఉండాలి. ఇవన్నీ చేస్తే సిటీలలో బస్సులను మంచిగా నడపవచ్చు.

ఇతర రాష్ట్రాలలో ఎంప్లాయీస్ పిల్లలకు షెడ్యూలు కాస్టు కానీ, బాక్‌వర్డు క్లాసెస్ కానీ — స్కాలర్‌షిప్స్ యిస్తున్నారు. ఎ. పి. ఎస్. ఆర్. టి. సి. ఎంప్లాయీస్ పిల్లలకు స్కాలర్‌షిప్స్ యిస్తే మన స్టేటు గవర్నమెంటు మీద కూడా కొంత బర్డెన్ తగ్గుతుందని మనవిచేస్తున్నాను. ఇంతటితో నేను సెలవు తీసుకొంటున్నాను.

శ్రీమతి డి. భానుతిలకం (కొత్తపేట) :—అధ్యక్షా; రవాణాశాఖా మంత్రిగారు ప్రవేశపెట్టిన డిమాండును నేను బలపరుస్తూ నా నియోజక వర్గములో వున్న కొన్ని సమస్యలను గురించి ప్రభుత్వ దృష్టికి తెస్తున్నాను. నా నియోజక వర్గమైన రావుల పాలెం సెంటరులో ప్రయాణీకులకు ఏవిధమైన బస్సు స్టాండుసౌకర్యం లేకుండాఉన్నది. స్త్రీలు, పిల్లలతో రోడ్డుమీద పడి వుండడాన్ని రెండు నిమిషాలు చూస్తే హృదయం నీరై పోతుంది. రావులపాలెం అనేక బస్సులకు సెంటరు. బస్సులకోసం జనం అక్కడ రోడ్డుమీద అల్లాడిపోతూ ఎండకు ఎండడం, వానకు తడవడం జరుగుతున్నది కాబట్టి ఆ సెంటరులో ఒక బస్సు డిపో — బస్సు స్టాండు నెలకొల్పవలసినదిగా కోరుతున్నాను.

హైదరాబాదు నుంచి అమలాపురం, రాజోలు రెండు బస్సులున్నాయి. ఈ బస్సులు కాకుండా అదనంగా మరొక సూపర్ డీలక్సు బస్సు వేయవలసినదిగా కోరుతున్నాను. అమలాపురం బస్సు అయినా సూపర్ డీలక్సు చేయాలని కోరుతున్నాను. బస్సు రూట్లన్నీ జాతీయం అవుతాయని ఎప్పటినుంచో ఆశిస్తున్నాము కానీ అది ఏనుచూపు మేరలో కూడా కనిపించడంలేదు. ప్రయివేటు బస్సురూట్సును వేలంవేస్తే ఎక్కువ ఆదాయం వస్తుంది. ఆర్.టి.సి. బస్సులు రావులపాలెంలో ఆగిపోతున్నాయి వాటిని బొబ్బరలంక వరకూ ఎక్స్‌టెండు చేయవలసినదిగా కోరుతున్నాను. మంత్రిగారు వెంటనే మా నియోజకవర్గానికి సంబంధించిన యీ సమస్యలను తీర్చాలని కోరుతూ నేను సెలవు తీసుకొంటున్నాను.

శ్రీ ఎస్. వెంకటరత్నం :—అధ్యక్షా. మన మంత్రిగారు ప్రవేశపెట్టిన యీ డిమాండులో ఆర్.టి.సి. వరకు మాత్రమే బలపరుస్తూ కొతిమాదానిని నేను వ్యతిరేకిస్తున్నాను. ట్రాన్సుపోర్టును మూడు భాగాలు చేయవచ్చు. ఒకటి. గవర్నమెంటు ఆధారంగా వున్న రోడ్ ట్రాన్సుపోర్టు శాఖ. 72 లో నేను మాట్లాడినప్పుడు ఒక

మాట చెప్పాను—యిది కరప్షన్ ఆన్ ద్వీల్స్ అని. ఆర్.టి.సి.లో మాత్రం కరప్షన్ యిప్పుడు తక్కువగానే ఉన్నది ప్రభుత్వ ఆజమాయిషీలో పుండే ట్రాన్స్ పోర్టు డిపార్టుమెంటు చూచుకుంటే కరప్షన్ చాలా రాంపెంట్‌గా పున్నది. ఏమీ తగ్గలేదు, తగ్గదు కూడ. ఇక, నేషనలైజేషను ఉన్నది. ఎప్పటినుంచో జాలీయం చేస్తామంటున్నారు. ఇంతవరకూ రాలేదు. దీనికి కారణము రాజకీయాలే అని ప్రజలందరూ తెలుసు. కొన్నికొన్ని జిల్లాలలో పున్న రాజకీయ నాయకులు ప్లీట్ ఆఫ్ బసెస్ నడుపుతున్నారు. వారి యిన్‌ప్లయన్సు కారణంగా నేషనలైజేషను చేయలేక పోతున్నారు. ఆర్.టి.ఓలను, ఆర్.టి.ఎ లను వేస్తున్నారు ఆ పోస్టులను కూడా రాజకీయంగానే నింపడం జరుగుతోంది. ఇందులో జరిగే కరప్షనును ఉహించవచ్చు. చిన్న ఉదాహరణ చెబుతాను. గౌరవనీయ మంత్రిగారికి ఆని అడిగితే పిల్లనివ్వరేమో కానీ—పిల్లను ఆర్.టి.ఓ.కి ఇస్తారా, మంత్రిగారికి ఇస్తారా అంటే ఆర్.టి.ఓ.కే ఇస్తారు ఎక్కువ కట్నం యిచ్చి. మంత్రిగారంటే—ఆర్. టి. ఓ. యీ నాడు ఎక్కువ సంపాదిస్తున్నారు. అందులో యిన్‌స్పెక్టరు కూడా ఎక్కువ సంపాదిస్తున్నారు. ఇందులో అవినీతి దారుణంగా పున్నది.

ఆటో రిక్షాలో ఇప్పుడు ఇద్దరుకంటే ఎక్కువ కూర్చోకూడదు. టాక్సీలో డ్రైవరు కాక నలుగురు కంటే ఎక్కువ కూర్చోకూడదు. మన వేద దేశంలో ఈ ప్లేసును వేస్టు చేసుకోవలసిన అవసరం లేదు. ఆటో రిక్షా డ్రైవరు కాక మూడురూ టాక్సీలలో డ్రైవరు కాక 5 మంది ప్రయాణం చేసేందుకు వీలు కల్పించాలని కోరు

12.30 p.m. తున్నాను. ఆర్.టి.సి.కి సంబంధించి ఇప్పుడు చాలా ఎఫెక్షెంట్‌గానే చేస్తున్నారు. కొన్ని సూచనలు చేయాలి. కొన్ని ప్రవేటు రూట్లు ఉన్నాయి. వాటిని రన్ చేసుకోవాలంటే కామన్ సెక్టరు ఉందని ప్రతి దానికి అబ్జెక్టు చేస్తున్నారు. ఆర్.టి.సి. రన్ చేస్తే మంచిదే. వారు రన్ చేసుకోలేకపోతున్నారు. ప్రవేటువారు చేసుకుంటామంటే అబ్జెక్టు చేస్తున్నారు. Dog in the manger policy గా వారు చేస్తున్నారు. ఆర్.టి.సి.లో ప్రభుత్వ ఆఫీసర్లు అనుకుంటున్నారు లేప్ప they are not thinking that they are servants of the people. కర్టస్ చాలా తక్కువగా ఉంటున్నది. పట్టణాలలో — హైదరాబాదువంటి చోట్ల — పరవాలేదు కాని షో పీసెస్‌లో మంచి బస్సులు కనిపిస్తాయి కాని రూరల్ ఏరియాలకు వెడితే తెలుస్తుంది. ఏ విధమైన బస్సులు ఎట్లా నడుస్తున్నాయో ? ప్రధానమైన ఇబ్బంది స్పేర్ పార్ట్సు లేకపోవడం. మనం ఇంప్రూవ్ చేసుకోవలసిన అవసరం ఉంది. సి. వి. కె. రావుగారు చెప్పినట్లు, పాసింజెర్లను ఎక్కించడం విషయంలో ఒక కంట్రోలు లేదు, బస్సులో పారేసినట్లు బస్సులలో ఎక్కిస్తున్నారు. టికెట్టు విషయంలో గోపం ఉంది. ఇన్ని కోట్లు వస్తున్నా, ఆర్.టి.సి.లో సరైన టికెట్ వాల్యురూషన్ తీసుకునే పద్ధతి లేదు. సరైన టికెట్లు లేకపోవడంవల్ల, 50 పైసలు లేదు అని 70 పైసలు కొడతారు. ఇదేమిటి అని ఎవరైనా అంటే మేము ఇస్తామా, లేకపోతే దిగండి అని దురుసుగా ప్రవర్తించి దించివేస్తున్నారు. ఇప్పటికైనా సరి చేస్తారని అనుకుంటాను. హెట్రోజీనియస్ కండీషన్స్ అనేవి హైదరాబాదు, విజయవాడ వంటి డిపోలలో వప్ప చిన్న డిపోలు చాలా హారిబుల్‌గా ఉంటున్నాయి. మునిసిపాలిటీలు మెయింటేన్ చేస్తున్న వాటికంటే హీనంగా ఉన్నాయి. ఎంప్లాయీస్‌ను సెలక్టు చేయడంలో చాలా అన్యాయం

జరుగుతోంది. మా జిల్లా హెడ్‌క్వార్టర్సులో ఉన్న డివిజనల్ మేనేజరు చేస్తున్న దురాగతాలు చాలా దారుణంగా ఉన్నాయి. వాటిని నేను ఇప్పుడు ఏకరువు పెట్టడం కంటే ఎప్పటిప్పుడు ఆయనపై వస్తున్న ఫిర్యాదులను విచారించి చర్య తీసుకోవాలని కోరుతున్నాను. ఆర్.టి.సి కి ఒక చైర్మన్ అనే ఇన్‌స్టిట్యూషన్ ఉంది. ఇది కేవలం రాజకీయ చిహ్నం. ప్రాఫిట్ చేసిన వారికి ఉద్యోగం ఇచ్చుకోవడం తప్ప ప్రయోజనం కనపడడంలేదు. నష్టం మాత్రం ఉంది. చిన్న ఉదాహరణ—1973 లో ఒకటి జరిగింది. డివిజనల్ కంట్రోలరుగా సూపరాయుగారని ఉండేవారు. సేషనరైజ్ చేయడానికి వారు తీవ్రమైన కృషి చేస్తుంటే కారణం లేకుండా ఓవర్‌నైట్ ఇక్కడ ఉండే చైర్మన్ ఇన్‌ఫ్లూయెన్స్ మీద ట్రాన్స్‌ఫర్ చేసారు ఎన్ని ఫిర్యాదులు చేసుకున్నా సరిదిద్దుకోవడానికి లేకపోయింది. పొలిటికల్ చైర్మన్, కమిటీవల్ల చాలా దారుణాలు జరుగుతున్నాయి. ఎంత నష్టదోషం ఉన్నప్పటికీ దారుణాలు జరుగుతున్నాయి కనుక ఇది ఉంచాలా లేదా అనేవిషయం తీసుకోవడం మంచిది. ఉంచితే, నిజాయితీతో చేయగలిగితే ఉంచండి, లేకపోతే మానివేయండి అని చెబుతున్నాను.

శ్రీ వై. సూర్యానారాయణ మూర్తి (పిఠాపురం).—అధ్యక్షా, రవాణా శాఖా మాత్యులు ప్రవేశపెట్టిన డిమాండును ఆమోదయోగ్యమైనదిగా నేను భావిస్తున్నాను. రవాణా చాలా మెరుగుగా ఉందని రైలు ప్రయాణం కంటె కూడా రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్టు చాలా సౌకర్యంగా అవసరమైనంగా ఉందని ప్రజలు భావిస్తున్నారని, సంతోషిస్తున్నారని, ఎక్కువ సౌకర్యం పొందగలుగుతున్నారనేది యథార్థమని సత్యదూరం కాదని మనవి చేస్తున్నాను. ఆర్.టి.సి. వారు బస్సులు వేసేటప్పుడు దూరాన్ని బట్టి బస్సును నిర్ణయం చేయాలి. హైదరాబాదు-కాకినాడ బస్సు వేసారు. సూపర్ డీలక్స్ బస్సువేస్తే సౌకర్యంగా ఉండేది. మామూలు బస్సును వేశారు ముగ్గురు కూర్చోవలసిన సీటులో నా బోటి స్థూలకాయుడు ఒకడు కూర్చుంటే మరొకరు కంటె కూర్చోలేరు. అందులో ముగ్గురు కూర్చుని ప్రయాణం చేయలేరు ఇటువంటి సర్దుబాటు చేయవలసిన అవసరం ఉంది. ప్రయాణీకులకు కూడా కొన్ని సౌకర్యాలు కావాలి. ఎక్కడ బస్సు ఆగుతుందో అక్కడ త్రాగటానికి నీళ్ల చౌరకాలి నీడ ఉండాలి. ఇటువంటి సౌకర్యాలు కావాలి. అజిత్‌సింగ్ గారి వంటి అభిమాన పాత్రులు డిపార్టుమెంటులో ఉన్నారు కనుక మంత్రి గారి ఊహలన్ని నెరవేర్చడానికి సరిపోతారనే నమ్మకముంది. రైలులో అనుకున్న పైంకు చేరడం కష్టం. బస్సులో కొంచెం కష్టమైనా సరైన పైంలో చేరతాము అయితే పైర్‌లో హైదరాబాదు వచ్చేసరికి ఎన్ని డబ్బులు అవుతాయో అంతకంటె ఎక్కువ బస్సులో ఖర్చు అయితే కష్టం. దీనిని సరిదిద్దవలసిన అవసరం ఉంది. నష్టంలో నడుస్తున్నట్లు చెబుతున్నారు. మనకు కావలసిన స్పేర్ పార్ట్స్, పైర్లు ఒక సీలింగ్ పైర్‌ను వచ్చేట్లు ఏర్పాటు చేసుకోవాలి వర్కర్లు భయభక్తులతో పని చేయడం డిపోలలో నేను చూచాను. డ్రైవర్ ప్రతి స్టేషన్ సరైన పైంలో చేరడానికి ప్రయత్నం చేస్తాడు ఎక్కడైనా ఏ అయిలు తీసుకోవాలన్నా వర్కర్లు అందరూ సహాయపడితే బాగుంటుంది. కాకినాడ – విజనయనగరం, కాకినాడ – విశాఖపట్టణం వంటి బస్సులున్నాయి. వాటిని పిఠాపురంలో ఆపడంలేదు. పిఠాపురం 80 గ్రామాలకు ముఖ్య పట్టణం. మహారాజా వారు రాజ్యం చేసిన పిఠాపురం. అక్కడ అన్ని బస్సులను ఆపే నిర్ణయం తీసుకోవాలని కోరుతున్నాను దానివల్ల కొంత

మందికి సౌకర్యం కలుగుతుంది. గిజిన ప్రాంతం ఉంది. మరికి డైరక్ట్ బస్సులను ఏర్పాటు చేసి సౌకర్యం పరిగించాలి, బస్సు సౌకర్యం వస్తే రోట్లు పెరుగుతాయి. నేను మనవిచేసినట్లుగా, హైదరాబాదు - కొరాపుట సూపర్ డీలక్స్ వేయాలని పితాపురంలో అన్ని బస్సులను ఆపాలని స్పేర్ పార్ట్స్ సరైన రేట్లలో సంపాదించాలని కోరుతూ సెలవు తీసుకుంటున్నాను.

శ్రీ సి.హెచ్. పట్టురామ నాయుడు (పార్వతీపురం): అధ్యక్ష, రవాణా మంత్రి గారు చాలా ఎక్కువ డిమాండుతో సభ ముందుకు వచ్చారు. అందుచేత ఎప్పుడు అంత ఎక్కువగా ఉన్నట్లు కనిపడలేదు. ఆదాయాన్ని నిశితంగా విమర్శ చేయలేదు. లాభాలను చూపించి ఇంకా సౌకర్యాలను ఎక్కువ చేసి నిజమైన ప్రశంసకు అర్హులు కావలసిందని చొక్కారావుగారిని కోరుతున్నాను. 1956లో జాతీయంచేసే కార్యక్రమం ప్రారంభించారు. ఇప్పటికి 16 సంవత్సరాలైనది. దీని సౌకర్యాలు మాత్రం ఉండే

12-40 p.m. రాష్ట్రానికి ఇప్పటికి చేరలేదు. ఎంతసేపూ కొసని దక్షిణానో ఒడమటనో ఉంది కాని ఉత్తరానికి తూర్పుకి చూపు ఏమాత్రం పాగలేదు. కొంచెం పొడుగుగా ఉన్నారు వారి దృష్టిని మావైపు ప్రసరించి దాని ఫలితాన్ని వేగంగా శ్రీకాకుళం నేషనలైజేషన్‌తో ప్రారంభించి ఆ ప్రక్కనుండే రాష్ట్రానికి కూడా రెండింటికి దగ్గరగా రవాణా సౌకర్యం చాలా ఉంది. ఒరిస్సా ప్రక్కనే ఉన్నాము. అనుక అక్కడ జరుగుతూండే ప్రయివేటు ఓనర్సు తాలూకు ఓవర్‌లోడింగ్‌కు తెంపు లేదు. చెంగు ఆఫీసర్సు దూరంగా హైదరాబాదులో ఉన్నారు కాబట్టి సూపర్ విజన్ ఎక్కువగా ఉన్న కారణాన ఆఫీసర్సు కన్ను యివెన్సు ఎక్కువగా ఉన్నందున రెండు నష్టాలు వచ్చాయి రాబడి తగ్గిపోతున్నది. ప్రజలకు కష్టంగా ఉంది ఇంటర్-స్టేటు బస్సులు కూడా ఉన్నాయి. ఒరిస్సాకు పోయే బస్సులలో ఒక్కొక్కదానిలో 200 మందిని యిరికిస్తున్నారు. ఆ బస్సులో పట్టేది 40 మంది మాత్రమే. మాలాంటివారు వెలితే ఫస్టు సీటులో కూర్చోపెట్టి వెనుక జరుగుతున్నదాన్ని గురించి రయిటింగు జరుగుతుందేమోనని జాగ్రత్తపడి వ్యవహారం చేయవలసి వస్తుంది. అందువల్ల చాలా నష్టదాయకంగా ఉంది. ప్రభుత్వానికి రావలసిన రాబడి పోతున్నది. తొందరగా ఈ ఏరియాదే నేషనలైజేషన్ ఆ ప్రక్క చేయాలి. ఎంతోకాలంనుంచి వాగ్దానాలు జరుగుతున్నాయి. ఎన్నో మంత్రివర్గాలు వచ్చాయి. చొక్కారావుగారు ఆ పుణ్యం కట్టుకోవాలని మనవి చేస్తున్నాను. ఇంకొకటి క్రిందటి సెషనులోనే వారు వాగ్దానం చేశారు. పార్వతీపురం నుంచి గుమ్మలక్ష్మీపురంవరకు సూపర్-డీలక్సు బస్సు వేస్తామని వాగ్దానం చేశారు. ఉపన్యాసములో చెప్పినదానిని కార్యరూపం దాల్చేటట్లు చేయాలని మంత్రిగారిని కోరుతున్నాను. ప్లయింగ్ స్క్వాడ్స్ 4 ఉన్నాయన్నారు. అవి చాలవు. 40 కావాలి. మిత్రులు చెప్పారు. రన్నింగ్ కరప్షన్ జరుగుతున్నదని అన్నారు. ఏ డిపార్టుమెంటూ కరప్షనులేని స్థితిలో లేదు. పచ్చేటటువంటి రాబడి పోతున్నది. అందుకోసం ప్లయింగ్ స్క్వాడ్ 40 అయినా పెట్టవలసిన అగత్యం ఉందని మనవి చేస్తున్నాను. నేను చూశాను. ఎంతసేపూ రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్టు అథారిటీ పోలీసు కార్యకలాపాలు చేయడంతో సరిపోతున్నది. ప్రయివేటు వారికి యివ్వడంలో 10 బస్సులు ఈ రూటులో రన్ కావాలని చెప్పవలసినవని లేదు. బిజినెస్ చేస్తున్నవాడు తాను లాభపాటిగా

అవసరమైన బస్సులను రన్ చేస్తాడు. కట్టవలసిన టాక్సు కడతాడు. వారి యిష్టం వచ్చినట్లు రన్ చేయనిచ్చినందువల్ల నష్టం ఏముంది? పని తగ్గుతుంది. డబ్బు ఎక్కువ వస్తుంది. ఆ కారణాన పునరాలోచన చేయవలసిందనీ నేషనలైజేషన్ తొందరగా జరిగేటటువంటి మార్గంలో ఆలోచించాలి, చెక్ పోస్టు అంటున్నారు. మళ్ళా ఈ డిపార్టుమెంటు కూడా వేరే చెక్‌పోస్టు పెట్టవలసిన పని ఏముంది? అధ్యక్ష సమయం యివ్వనందున ముగిస్తున్నాను.

శ్రీ జి. కోటయ్య (చీరాల) :—అధ్యక్ష. మంత్రిగారు ప్రవేశపెట్టిన పద్దును బలపరుస్తూ కొన్ని విషయాలు చెప్పదలచాను. 1956వ సంవత్సరంలో 58 బస్సులతో రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్టు కార్పొరేషను ప్రారంభం అయింది. రాష్ట్రం అంతటా 3,000బస్సులను నడిపింది. రోజుకు 14 లక్షల మంది పాసెంజర్సును తీసుకుని 8 లక్షల కిలో మీటర్లు ప్రయాణం చేస్తున్నవి. ప్రతీ ఈవిధముగా ఉదయభానుని బంగారు కిరణాల స్పర్శచే కమలము సహస్ర రేకులను విప్పుకొని ప్రకాశించినట్లుగా వృద్ధిపొందినందులకు అభినందిస్తున్నాను. రోడ్డుట్రాన్స్‌పోర్టు మంత్రి చొక్కా-రావుగారి ఆధ్వర్యం క్రింద. తర్వాత రోడ్డుట్రాన్స్‌పోర్టు అధ్యక్షుల ఆధ్వర్యం క్రింద ట్రాన్స్‌పోర్టులో పని చేసేటటువంటి ఎంప్లాయీస్ యొక్క ఉత్సాహంవల్ల శుక్లపక్ష చంద్రుని మాదిరిగా దినదినాభివృద్ధి చెంది పాసెంజర్సుకు సౌకర్యం కలుగచేస్తున్నది. కాని యిందులో లోపాలు లేకపోలేదు. వాటిని సరిదిద్దుకోవలసిన బాధ్యత ఉంది. 1972-73 సంవత్సరంలో 269 కిలో మీటర్లు ఉండేది. 295 కిలోమీటర్లు అయినది. ఒక సంవత్సరంలో 26 కిలోమీటర్లు ఎక్కువ రన్ కావడం అభివృద్ధికరమైన సూచన. దీనిని మనం అభినందించక తప్పదు. సిటీ ట్రాన్స్‌పోర్టు విషయంలో కొంతమంది సభ్యులు మాట్లాడుతూ నష్టం వస్తున్నదని చెప్పారు, నిజమే. హైదరాబాదు సికింద్రాబాదు సిటీల పాపులేషను 21 లక్షలు. ఈ జనాభా ఒక మూలనుంచి హైదరాబాదు నుంచి రామచంద్రపురం పోవాలంటే స్టేటుట్రాన్స్‌పోర్టు కేవలం లాభం తీసుకురావాలని ఉద్దేశ్యం కాదు. సిటీస్‌లో ఉన్న పాసెంజర్సును ఒక మూలనుంచి మరొక మూలకు తీసుకొని వెళ్లడానికి సౌకర్యం కలుగచేయడానికి దృష్టిలో పెట్టుకొని రన్ చేస్తున్నది. స్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు విషయంలో లాభాలు ఆశించడం సరియైన పద్ధతికాదు. రేట్సు పెరిగినవి అంటున్నారు. పైర్సు శాలరీలు, అలవెన్సులు పెరిగినవి. వాటిని నిర్వహించడానికి రేట్సు పెరిగినవి. ప్రజాహితం దానికి కొంతవరకు సహించవలసిన బాధ్యత ఉంది. ఇంటర్-స్టేటు రూట్సు ఓపెన్ చేశారు. అందుకు అధికారులను అభినందిస్తున్నాను. నాగపూర్, మదరాసు, పాండిచేరి, షోలాపూర్ వగైరాలకు డైరెక్టు రూట్సు ఉన్నాయి. అందుకు అభినందిస్తున్నాను. మొబైలు కోర్టును పెట్టి టికెట్‌లెస్ పాసెంజర్సును శిక్షించడానికి ఏర్పాటు చేశారు. అందుకు అభినందిస్తున్నాను. రైల్వే స్ట్రయికు కాలంలో నాలుగుకోట్ల ముప్పయి అయిదు లక్షల జనాభాకి ప్రయాణ సౌకర్యం కలిగించే ప్రశ్న వచ్చింది. ఆ టైములో మంత్రి చొక్కారావు గారు ట్రాన్సుపోర్టు అధ్యక్షులు సమావేశాలు వేసుకుని పాసింజర్సుకు సౌకర్యం ఎట్లా చూడాలి, ప్రయాణీకులకు యిబ్బంది లేకుండా ఎట్లా సహాయం చేయాలి అని అదనపు బస్సులను నడిపి ప్రయాణీకులకు యిబ్బంది కలుగకుండా చేశారు. నేను కొన్ని సలహాలు యిస్తున్నాను. బాడీ బిల్డింగు చేసే వర్కుషాప్స్ యింకా ఎక్కువ చేయాలి. పాసెంజరు షెల్టర్సు యింప్రూవ్ చేయాలి. ఇన్‌కమింగ్ బస్సెస్‌కు ఔట్‌గోయింగ్ బస్సులకు వేర్వేరు స్టాప్స్ ఏర్పాటు చేయాలి. పాసెంజర్సు దిగడం, ఎక్కడం ఒకే

చోట జరగడం మంచిదిగాను. రెండు బాయింట్సు ఉండాలి. రెమోట్ విలేజెస్‌లో బస్సు ఎక్కడాకి రావాలంటే రెండు మూడు మైళ్ళు వెళ్లాలి. అటువంటి గ్రామాల నుండి ప్రధాన బస్సు స్టాపులకు ఏ సి బస్సులను రన్ చేయాలి. చెకింగ్ మాత్రం స్ట్రిక్టుగా ఉండాలి. ట్రాఫిక్ ఏమీ జరగకుండా చూడాలి.

శ్రీమతి జె. నాగేశ్వరమ్మ : అధ్యక్షా, చొక్కారావు గారు ప్రవేశపెట్టిన తీర్మానమును అబ్జెక్షన్ చేస్తున్నాను. This A.P.S.R.T.C and Transport Authority —both are common departments. ప్రజలకు హెల్ప్ చేయడానికి బయటగా ట్రాఫిక్‌ను దోపిడీ చేస్తున్నారు. దీని గురించి ఒక ఎమెండ్‌మెంటు ఏపాయింటు చేస్తే బాగుంటుంది. అచ్యుతరెడ్డి గారు చాలా ప్రాఫిట్స్ వచ్చాయన్నారు. నాలుగు నెలలు గడిచిన తరువాత ఇప్పుడు లాసెస్ అంటున్నారు. రేట్సు పెరిగినందువల్ల టీచర్సు పిల్లలు ఎక్కువ ఇబ్బంది పడుతున్నారు. కార్లలో ప్రయాణం చేసే ఆఫీసర్సుకు వారి ఇబ్బంది తెలియదు. వారు ఎంత బాధ పడుతున్నారో తెలుసుకోవాలి. లేడీ టీచర్సుకు విద్యార్థుల కిస్తున్నట్లు పాసులు ఇవ్వాలి. ఎందుకంటె వారికి వచ్చే జీతాలలో ఇప్పటి రేట్సులో టిక్కట్సు కొనడం చాలా కష్టం. వీలయిన బస్సులు వేస్తున్నారు. నిజామాబాదు జిల్లాపరిషత్తు మీటింగుకు వెళ్లి వచ్చిన సందర్భంలో కామారెడ్డిలో నిలబడే పాసెంజర్సును తీసుకున్నారు ఎం ఎల్ ఏ. అని గాని లేడీ అనిగాని ఎండక్టరు మర్యాద చూపించకుండా నిలబెట్టాడు. లేడీ సీట్సులో జంట్సుని

12-50 p.m. కూర్చోబెట్టారు. ఓపెన్ ఫ్లాక్ మార్కెటింగ్ జరుగుతున్నది. ఫానస్ గవర్నమెంటు బస్సులలో కొన్ని సీట్స్ ప్రత్యేకముగా కేటాయించి వుంచాలి. ఈ ప్రభుత్వానికి కొంచెము సిగ్గూ, బొగ్గుపుండాలని చెప్పుతున్నాను. సిగ్గు, బొగ్గు వుండాలని ఎందుకు చెప్పుతున్నానంటే మనకు స్వరాజ్యము వచ్చి 27 సం.లు అయినా బస్ స్టాండ్స్‌లో షెల్టర్స్ వుండవు. లేడీస్‌కు బాత్‌రూమ్ ఫెసిలిటీస్ వుండవు ఇతర దేశాలలో ప్రతి పెట్రోల్ బంక్ దగ్గర లేడీస్‌కి, జెంట్స్‌కి టాయిలెట్ రూమ్స్ కడతారు. కాని ఇక్కడ అటువంటి సౌకర్యాలు లేవు. ఇక్కడనుంచి బెంగుళూరు బస్ బయలుదేరి మహబూబ్‌నగర్ లో లగితే అక్కడ కాఫీ కాని, టీ గాని త్రాగడానికి. హోటల్ వుండదు. శుభ్రత ఏమీ వుండదు. కనుక వీటి విషయములో శ్రద్ధ తీసుకోవాలని కోరుతున్నాను. డీలక్సులు, సూపర్ డీలక్స్‌లు పేరుకుమాత్రం వున్నాయి. దీనిలో చాల మోసము జరుగుతున్నది. ఎల్లారెడ్డిలో ఆర్.టి.సి. వారికి సైట్ ఫ్రిగా యిస్తాము. షెల్టర్ కట్టాలని 7,8 సం.లుగా చెబుతున్నాము. కాని ఇంత వరకు పిక్ అప్ చేయలేదు. అక్కడ షెల్టర్ ఏర్పాటు చేసి. ప్యాసెంజర్స్ వర్షానికి తడుస్తూ, ఎండకు ఎండుతూ బాధపడుతున్నారు. నిజామాబాద్ తీసుకొండి. జిల్లా కేంద్రములో కూడ రేకులతో వేసిన చిన్న షెడ్ వుంది. ఎండా కాలములో మలమల మాడిపోతున్నారు. నిలబడడానికి చెట్టు నీడ కూడ లేదు. చుట్టు ప్రక్కల చాల రోతగా వుంది. ఇలా వుంటు వుంటే ఆఫీషియల్స్‌ని, మంత్రిగారిని సభ్యులు ఎందుకు ప్రెయిజ్ చేస్తున్నారో విచిత్రముగా వుంది. 45 సం.లు సర్వీసు వున్నవారికి డిపార్టుమెంటల్ టెస్ట్స్ వుండకూడదని కేంద్ర ప్రభుత్వము, రాష్ట్రప్రభుత్వము జి.ఓ లు పాస్ చేసినవి. ఆర్.టి.సి.జనరల్ మేనేజరుకు ఏమిపట్టుకొని వున్నదో కాని దానిని ఆర్. టి.సి.లో అమలులోకి తీసుకు రావడములేదు, ఆక్కడ 85 మంది వున్నారు. నేను ఎన్నో లెటర్స్ జనరల్ మేనేజరుకు వ్రాస్తున్నాను. 10 లెటర్స్ వ్రాస్తే ఒక లెటరుకు

జవాబు చొరుకుతుంది. సరియైన జవాబులు రావడములేదు. మంత్రిగారిచిగ్గర జనరల్ మేనేజరుతో డిస్కస్ చేసినప్పటికి ఆ జి.ఓ ని ఆమలు ఎందుకు చేయడము లేదో అర్థము కావడం లేదు. తొందరగా అమలులోకి తీసుక రావాలని కోరుతున్నాను. 1971 లో 100 బస్సులు కొనడానికి ఆర్డరు యిచ్చారని నా దృష్టికి వచ్చింది. బస్ ఖరీదు లక్ష రూ.లు. 75 బస్‌లు తీసుకున్నారని, 25 బస్‌ల డబ్బు కాజేసినట్లు సమాచారము. ఇదే నిజమైతే ట్రాన్సపోర్ట్ మినిస్టర్ యే కాదు, ఈవెన్ చీఫ్ మినిష్టరు రిజైన్ చేయాలి. ఓపెన్‌గా కాజేస్తున్నారు. రాజకీయపేత్తలను తీసుకువచ్చి చెర్‌మన్ చేస్తూవుంటారు. అటువంటి పన్నీ పోవాలని మనవిచేస్తున్నాను. ఫైర్స్ అండ్ ట్యూబ్స్ ఓపెన్‌గా బ్లాక్‌లో అమ్ముతున్నా చర్య ఏమీ తీసుకోనడము లేదు. 106 నైలాన్ ఫైర్స్ ఢిల్లీస్టేషన్‌లో దొరికితే క్లేయిమ్ చేనేవారు అని అక్కడ పడి వున్నవట. ఓపెన్‌గా జరుగుతున్నప్పుడు ఎందుకు తీసుకొనరు చర్యా దీనిలో ఆర్. టి సి.చేయి కూడ వుందన్నమాట. బ్లాక్‌మార్కెటు దారులను పెంచుతున్నారు. ఈఫైర్స్. ట్యూబ్స్ ఎవరికి దొరకడములేదు మేము కూడ బ్లాక్‌లోనే కొనవలసి వస్తున్నదని మంత్రిగారు అన్నారు

శ్రీ జె. చొక్కారావు :—నేను చెప్పలేదు.

శ్రీమతి జె. ఈశ్వరీబాయి :—చెప్పకపోతే మంచిదే. బ్లాక్‌మార్కెటు దారుల పైన గట్టి చర్య తీసుకోవాలని మనవిచేస్తున్నాను.

Sri G. Veeranjaneya Sharma (Sattenapalli):— Sir, I rise to support the demand moved by the Honourable Minister for Transport and I would like to make certain observations on the working of this department.

Regarding the transport I am really unable to understand the principles underlying between the different States in arranging for the inter-state transport and of goods vehicles. We are not living in different countries or we are not dealing with different countries, divided by transport system or divided by tariffs. We are living in a country where we are divided into States for administrative convenience. On the business needs, number of vehicles from Andhra Pradesh to Madras will be depending and increase in business needs require more goods vehicles from Andhra Pradesh to Madras.There should not be any objection from the Madras State. It all depends on the low rate of tariff etc. Now the flow rate from the Central Circars to Madras parts, has to be properly utilised, many more number of vehicles will have to go from Andhra to Madras and vice versa. Therefore, I request the Honourable Minister to keep the principle in mind and initate or negotiate with the neighbouring States.

Regarding the administration of the Transport Department, several of my friends have pointed out the difficiencies and efficiencies of the department. But I would like to draw the attention of the Department to the condition of the buses in metroplitan cities. As far as Guntur is concerned, the position is most deplorable. The city

bus run with 200 to 300 passengers even though its capacity is only 40. This matter has to receive the attention of the Transport Department.

Regarding the A.P.S.R.T.C. about the rising of rates the Honourable Members from Opposition have pointed out.

In these days of inflation, rising of prices is quite understandable. But the point here is that there are 7500 Vehicles transporting passengers in the State and the R.T.C. have 3,500 buses for the City. It must adopt the policy to meet the situation, because where nearly 4000 buses are run by private operators they would be getting the same benefit.

Regarding fares increase the position is like this. (Bell) The Transport Corporation is expected to work as a businessconcern. The first point is simple becauseit is a public undertaking and it is not a charitable institution or "DHARMASALA". It should run on economicpolicy. The profit motive must be there whether it be a public undertaking or a private undertaking.

1-00 p. m. We are living in a mixed economy and the public undertakings should prove more efficient than private run industries. They must show the results. There is higher incidence on the price rise on the ordinary passengers in the long range. The R.T.C takes peculiar stands when faced with different issues. When we demand for the rise of D.A. on par with the State Government, they say that they are public undertakings and they are not bound down to do so; when bonus is raised they style themselves as Government department and say that bonus Act is not applicable. They must specify the stand that they would like to take. Let them take a definite stand and let them discharge their obligations which they are overdue in the several labour legislations.

Regarding the location and construction of bus depots I don't see any rationale or logicle basis In regard to the construction of this bus depot from Taluk Headquarters (from Sattenapalle, from which I come) there is no rationale. I want the Minister to bear that in mind.

Thank you.

శ్రీ డి. వెంకటేశం :—అధ్యక్ష, ప్రభుత్వం చాలా విశాల దృక్పథంతో నేషనలైజేషన్ తలపెట్టింది. కాని దిబిహేవియర్ ఆఫ్ దిస్టాఫ్, స్పెషల్లీ దికండక్టర్స్ అండ్ డ్రైవర్స్ ప్రభుత్వానికి గొడ్డలిపెట్టుగా తయారవుతున్నది. పబ్లిక్ ఎవరైనా they can sit with the collector, they can speak with the R. T. C. Managers and General Managers and with the Ministers but not with the conductors and drivers of R. T. C. It should be checked up. ఇక, ఫ్యూయల్ కన్జమ్షన్. ఒక బస్సు పోతుంటే వెనుక వీడీ వెళ్ళటానికి వీలులేదు. దానిని చెకప్ చేసి ఫ్యూయల్‌ను రిస్ట్రిక్టు చేస్తే లక్షల రూపాయలు ఆర్. టి. సి. కి వస్తుందని మనవిచేస్తున్నాను. బెగ్గర్స్ న్యూసెన్స్ ఎక్కువగా వుంది. గొలిగూడాలో బస్ దిగామంటే బెగ్గర్స్ చుట్టుముట్టేస్తున్నారు. ఆ న్యూసెన్స్‌ను తొలగించాలి. లేవటరీస్‌ను చక్కగా మెయిన్‌టెయిన్ చేయాలి. అవి పబ్లిక్ లేవటరీస్‌గా తయారవుతున్నాయి. కర్నూలు డిపోవద్ద ఒక లేవటరి వుంది. అక్కడ

ప్యాసెంజర్‌ను ఎవరిని పెట్టలేదు. ఒక పూర్ లేడీ A poor lady suppling water and keeping it very clean and collecting 10 paise for each tin that is supplied to the passenger మీరు మెయిన్‌టెయిన్ చేయలేకపోతే ప్రైవేటువారికి ఇవ్వండి. పది పైసలు తీసుకున్నా ఫరవాలేదు కాని నీట్‌గా వుండాలి. అటువంటి అవకాశాన్ని అయినా కలుగచేయండి. మినిస్టరుగారు ఫెయిర్స్ పెంచడం లేదని చెప్పడం, ఆ మరునటిరోజే పెంచడం అన్యాయం. హైదరాబాదులో స్టూడెంట్స్‌కు కన్సేషన్ ఇస్తున్నామని చెబుతున్నారు. అలా కాకుండా టాక్స్ ఎందుకు రెయిజ్ చేయకూడదు? హైదరాబాద్ సిటీ ట్రాన్స్‌పోర్టు సెస్ వసూలుచేసి ఫ్రీ ట్రావెల్ ఎరేంజ్ చేయండి ఎక్స్‌ప్రెస్ సర్వీసు పెట్టారు. కాని ఆర్డినరి బస్సులయొక్క కండిషన్ బ్యాడ్‌గా వుంది ప్లైయింగ్స్ సరిగా మెయిన్‌టెయిన్ చేయడంలేదు. టికెట్స్ ఇస్యూ చేసేటప్పటికి 5 నిమిషాలు పడుతుంది 3 గంటల ప్రయాణం 6 గంటలు చేయవలసి వస్తున్నది దీనిని స్పీడప్ చేయాలి. లగేజ్ విషయం వుంది. విమానంలో 20 కె. జి. ఎలా చేస్తారు. బస్సులలో సూట్‌కేస్ అయితే అడగరుకాని మూట తెచ్చుకుంటే లగేజ్ వసూలు చేస్తున్నారు లగేజ్ ఎంత ఎలా చేస్తారో అంతకు వెయిట్ దాటితే తీసుకోవచ్చు కాని వెయ్యింగ్ మెషీన్స్ పెట్టారా అంటే లేదు పూర్ ప్యాసెంజర్ ఆర్ బీయింగ్ పీనలైజ్డు. ఆ విషయం గమనించాలి. ఇక, పిల్లలకు చార్జీలు వసూలుచేసే విషయం. ఒక పిల్లవానికి రెండు సంవత్సరాలు వుంటేకాదు, నువ్వు టికెట్టు కొనాలి అని ఇన్‌సిస్టు చేస్తున్నారు. ఇంత హైట్ వుంటే ఇంత వయస్సని ఒక స్కేల్ వుంది. దాని ప్రకారం వసూలు చెయ్యవచ్చు. ఆ విషయంకూడా గమనించాలి. క్యూ సిస్టమ్ ఎడాప్టు చేయాలి. లేడీస్ సఫర్ అవుతున్నారు. 59 లో కార్పొరేషన్ వచ్చింది. స్టేట్స్ పంచుకున్నాయి. మన ఎసెట్స్ అండ్ లయబిలిటీస్ ఈ రోజువరకు తేల్చుకోలేదు. అది వెంటనే తీసుకోవాలి. ఇంటర్‌స్టేట్ కమ్యూనికేషన్స్ ఆన్ మైలేజ్ బేసిస్ అండ్ రెసిప్రోకల్ బేసిస్ అన్నారు. పబ్లిక్ కన్వినియన్స్‌బట్టి ఎక్కువ బస్సులు వేయడం అవసరం. నేషనలైజేషన్—Nationalisation should be done in three stages. First National high ways. Secondly State high ways and the third is fair weatheer bus routes ఫెయిర్ వెదర్ బసెస్ రూట్స్‌ను గవర్నమెంటు ఒప్పుకోవడంలేదు ఆర్.టి.సి. తీసుకొనడంలేదు. వాటిని వెంటనే తీసుకోవాలని కోరుతున్నాను. వెన్ యూ ఆర్ ఇన్ ఎ పొజిషన్ టు పుట్ సఫిషియెంట్ నెంబర్ ఆఫ్ బసెస్ నేషనలైజేషన్ చేస్తున్నామన్నారు. పలమనేరుకో ప్యాసెంజర్‌ను డంప్ చేస్తున్నారు. ఇంటీరియమ్ బస్సులు ఏర్పాటు చేయాలి. ఇంజన్ చెడిపోతే డ్రైవరు చేయివేయడానికి వీలులేదు. నైట్ సర్వీసులో చాలా ఇబ్బంది కలుగుతున్నది. మెకానిజం తెలిసిన డ్రైవర్స్‌ను తీసుకుని వారే రిపేర్ చేసే సదుపాయం కలుగచేయాలని మనవిచేస్తూ సెలవు తీసుకుంటున్నాను.

(శ్రీ ఆర్. శీతారామయ్య (కమలాపురం):—అధ్యక్ష, మంత్రిగారు ప్రవేశపెట్టిన డిమాండును బలపరుస్తూ వున్నాను. మన రాష్ట్రంలో బస్సులను నేషనలైజ్ చేయడం చాలా సంతోషించవలసిన విషయం. దానిని ఇంకా విస్తృత పరచాలని మనవి చేస్తున్నాను. కడప జిల్లాలో చాలా తక్కువ బస్సులు వేశారు. ప్యాసెంజర్స్ ఎక్కువగా వుండటంవల్ల ప్రజలకు ఇబ్బందిగా వుంది. కనుక బస్సులను ఎక్కువగా

వేయాలని కోరుతున్నాను. కడపలో వర్క్‌షాప్ డివిజన్‌ను ఏర్పాటు చేయాలనివిజ్ఞప్తి చేస్తున్నాను. బస్సులను క్లీన్ చేయడం లేదు. బట్టలు పాడవుతున్నాయి. అక్కడక్కడ బస్సులను క్లీన్ చేసే పద్ధతి ప్రవేశపెట్టాలి. స్టాపింగ్స్ చాలా తక్కువచోట్ల పెట్టారు ప్రతి గ్రామంలో ముఖ్యమైన చోట్ల స్టాప్స్ పెట్టాలని కోరుతున్నాను. కడప జిల్లాలో బ్రోద్దుటూరు చాలా ప్రధానమైనది. అక్కడి నుండి డైరెక్టుగా హైదరాబాదుకు బస్సు లేదు. అక్కడ్నుంచి ఒక సూపర్ డిలక్స్ బస్ వేయాలని కోరుతున్నాను.

1-10 p.m. ముఖ్యమయినవిషయం ఏమంటె కోడిపిల్లలకుకూడా మనిషికి చేసే చార్జివసూలు చేస్తున్నారు. చిన్న వాటికి లగేజి తగ్గించాలి. తరువాత కడపలో ఎయిరోడ్రమ్ ఉంది. తిరుపతికి పోయే విమానము కడపలో ఆగేట్లుగా ఏర్పాట్లు చేయాలని కోరుతున్నాను. ప్రభుత్వమునకు నష్టం ఏమీ దీనివలన ఉండదు కాబట్టి విమానము కడపలో ఆగేట్లుగా చూడాలని కోరుతున్నాను.

శ్రీ వంకా సత్యనారాయణ :—అధ్యక్ష, వైజాగులో రెండు బస్సులున్నప్పుడు డిపో పెట్టారు. ఇప్పుడు 30 బస్సులయినప్పటికి ఆ పరిస్థితి అట్లాగే ఉంది. వర్క్‌రు 30 బస్సులకు ఎట్లాగ అవెండు అవగలరు. ఆర్.టి.సి అడ్మినిస్ట్రేషన్ ల విధంగా ఉంది. ప్రయివేటు బస్సులకు లారీలకు లైసెన్సులు ఇచ్చే వాటిపైన డబ్బు వసూలు చేస్తున్నారు ఆ డబ్బులో రోడ్డులకు కెంచి పర్సెంటేజి కేటాయించాలి రోడ్లు అసలు బాగుండలేదు నిన్న యం. యల్. ఎ. లము శ్రీశైలము వెళ్లాము. శాలిబండ నుంచి పోలీసు ట్రయినింగు సెంటర్ వరకూ రోడ్డు ప్రయాణానికి అనువుగా లేదు సిటిలోనే యీ విధంగా ఉంది. రోడ్లు యీ విధంగా ఉంటే పైరులు పాడై పోతాయి. ముఖ్యంగా ఆర్.టి.సి.కి రోడ్సు అండ్ బిల్డింగ్సు డిపార్టుమెంటుకు మధ్య కో. ఆర్డినేషను లేదు. అందుచేత ట్రాన్సుపోర్టు మంత్రిగారు ఆర్. అండ్ బి: పైన ప్రెజరు తీసుకొని వచ్చి రోడ్లు బాగు చేయించాలి. తరువాత ఆర్.టి.సి. వారు వారి ఎంప్లాయీస్‌ను కాన్‌పిడెన్సులోకి తీసుకోవడం లేదు. వారిని కూడా కమిటిలోకి తీసుకుంటే ఎలాగ బాగుగా చేయవచ్చునో చెప్పగలరు. తరువాత ఈ బస్సు పైమింగ్సు జనంలేని పైములో త్రిప్పుతారు. అలాంటిది కాకుండా పైమింగ్సు సరిగా మార్చాలి తరువాత రేట్సు బాగా పెంచారు. ఆడ్మినిస్ట్రేషనులో చేంజెస్ తీసుకునివస్తే డిపార్టుమెంటుకు ఆదాయం బాగా వస్తుంది. రేట్లు పెంచనవసరంలేదు. పైమింగ్సు సక్రమంగా ఉండాలి. ఇండస్ట్రియల్ డిస్‌ప్యూట్ ఆక్టు ప్రకారం వర్క్‌రుకు అన్యాయం చేయవద్దు. 1967 లో 6—బి—4 క్రింద అధికారం ఉంటే ఇప్పుడు తీసేస్తున్నారు. వారిని తీసివేయవద్దు. తరువాత అత్తిలి—తాడేపల్లిగూడెం బస్సు రోడ్డు బాగుండలేదని కాన్సిలు చేశారు. ముఖ్యంగా బ్లాకు మార్కెటులో స్పేర్ పార్టులు పడిరెట్లకు కొంటున్నారు. పైరులుకూడా బ్లాకు మార్కెటులో హెచ్చు ధరకు కొంటున్నారు. ప్రభుత్వ సంస్థ బ్లాకు మార్కెటులో కొంటున్నది. కాబట్టి మనం ఇన్‌ఫ్రాస్ట్రక్చరు డెవలప్ చేసుకోవాలి. ముఖ్యంగా ఆదాయం వచ్చే ప్రాంతాలు అన్ని ప్రయివేటువారి చేతులలో పెడుతున్నారు. తూర్పు గోదావరి విశాఖ పట్టణం శ్రీకాకుళం జిల్లాలలోని అన్ని ప్రాంతాలు జాతీయం చేయాలి. రేట్సు పెంచారు ఎక్కువ డబ్బు పెట్టి పార్టు కొనాలి కాబట్టి పెంచామంటున్నారు వైజాగు, శ్రీకాకుళం, తూర్పు గోదావరి జిల్లాలను జాతీయం చేయాలి. ఫేజ్డ్ ప్రోగ్రాము ప్రకారంగా రూట్సు అన్ని జాతీయం చేయాలి. ప్రభుత్వ వాటాకు వస్తువుల రూపంలో చాలా డబ్బు వస్తుంది

లై సెన్సింగు విధానంలో ప్రయివేటు వారికి లై సెన్సు కాంట్రాక్టు కారేజిగా ఇస్తున్నారు. ఆర్. టి. సి. వ్యతిరేకంగా ఇస్తున్నారు. కాబట్టి ఆదాయం తగ్గుతున్నది.

శ్రీ కె.రంగదాసు (కొల్లాపూర్):-అధ్యక్షా, మంత్రిగారు ప్రవేశపెట్టిన డిమాండు విడ్డూరంగా ఉంది. యీ డిమాండు ఇలాగ ఎందుకనిపెట్టినారో తెలియకుండా ఉంది. 1974-75 ఖర్చు 1,46,81,000 రూ. లు అన్నారు. ఆదాయం 1973-74 కు ఉజ్జాయింపుగా 20,30,20,000 రూ. లు అన్నారు. 3,870 వేల ఖర్చు అన్నారు. 74-75 ఖర్చు యివ్వడం మరిచిపోయినారు. డిమాండు 74-75 కి అయితే 74-75 రాబడి ఖర్చుకు ఒక ఖర్చు మాత్రమే చూపించారు. రాబడి చూపించలేదు. యీ మెస్ అంతా ఎందుకని జరిగిందో తెలియకుండా ఉంది. మంత్రిగారు కూడా చూడ లేదా ? లేక శాసన సభ ఏదయినా పాస్ చేస్తుందనే ధీమాతో నిర్లక్ష్యం చేశారా అని అడుగుతున్నాను. గత సమావేశంలో యీ మంత్రిగారే లారీల పైన బస్సులపైన టాక్సులు పెంచినప్పుడు ఆసలు యీ టాక్సులు పెంచమని హామీ ఇచ్చారు. అసంబ్లి అయిన తరువాత టాక్సులు పెంచారు. ఏమంటె పైరుల ధర పెరిగిందనవచ్చు. మంత్రి గారు మంత్రిగా ఉండి ప్రభుత్వముకు బాధ్యతగల వ్యక్తిగా ఉన్నవారు ఒక హామీ ఇచ్చి ఆ హామీ సమావేశం తిరిగి సమావేశం జరిగేవరకూ నిలుపుకోలేదు అంటే ఆసలు వారుమంత్రిగా ఉండడానికి అర్హులేనా అని అడుగుతున్నాను. ఏదయినా మార్చాలంటే వారి హామీ నిలుపుకోడానికి వచ్చే సమావేశం వరకూ వేచి ఉండాలి కాని మెజారిటి ఉంది కాబట్టి ఎన్ని అబద్ధాలయినా ఆడవచ్చు అబద్దాలు ఆడినప్పటికి చెల్లుతాయనే విధంగా సభను మిస్‌లీడ్ చేయడము మంచిదికాదు. దాదాపు పన్నుల ద్వారా 1,16,361 రూ.లు వాహనాలపైన 20,30,00,000 రూ.లు వస్తుంది. 1973-74 అంచనాప్రకారంగా. 74-75 కు ఏది ఎంతో చెప్పలేదు. ఖర్చు 1,879 ఉంది. వారు ఆలాగ చెప్పడానికి మంత్రిగా గర్వపడుతున్నారు. ఇప్పుడు కూడా గర్వంగానే ఉన్నారు. ఇతర రాష్ట్రాలలో 2 శాతం మించి ఉంది. మన రాష్ట్రంలో రెండు శాతంకు మించిలేదు అంటారు. కాని అభివృద్ధి ఏమీ జరిగింది ? శాసనసభలో యీ శాఖను గురించి చెప్పారు. ఒక నిదర్శనం చెబుతాను చూడండి. మన రాజధానిలో నాంపల్లిలో 333 ఫుడ్ స్టార్ 106 పైరులు ఇక్కడి నుంచి బ్లాకు మార్కెటులో నాంపల్లి స్టేషను నుంచి ఢిల్లికి పంపించారు. అయితే అది తెలుసుకుని కొందరు హైదరాబాదు నుంచి ఢిల్లి ట్రంకు కాల్ చేసి టెలిగ్రాములుకూడా ఇచ్చారు. పోలీసుకు ఢిల్లి టెలిగ్రాములు పంపించారు కొంతమంది. అప్పుడు అది అన్‌క్లయిమ్‌డ్ 1.20 p.m.
ప్రాపర్టి అన్నారు. యీ పైరులు ఏ రాష్ట్రానికి చెందినవి ఆ నెంబరు ఉంటుంది ఏ డీలరుకు ఇచ్చారో ఆ నెంబరు ఉంటుంది డీలరు పేరు నంబరు ఉంటుంది. ఆ పరిస్థితులో ఆ నంబరుగల పైర్లు ఏ కంపెనీ నుండి ఏ డీలరుకు ఇవ్వబడ్డాయి, ఏ డీలరు ఈ రకంగా బ్లాక్ మార్కెట్టు చేసాడు అని తెలుసుకొనడానికి వీలు ఉన్న పరిస్థితులలో కూడా అది అన్‌క్లయిమ్డు ప్రాపర్టీగా పెట్టి ఏ డీలరుకూ సంబంధం లేదన్నట్లు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఊరుకొంటున్నది అంటే ఇంతకంటె సిగ్గు చేటైన విషయం ఇంకొకటి లేదు. ఈ వ్యవహారంలో ప్రభుత్వం గురించి ప్రజలు ఎంత నీచంగా అనుకొంటున్నారంటె – అది నేను హౌసులో చెప్పడం భావ్యం కాదు. ప్రతి క్వార్టరులోను వస్తున్నటువంటి పైర్లు. ట్యూబ్సు మొదలైన వస్తువులన్నింటిమీద కోటా దబ్బు క్రిందినుంచి పైవరకు భాగస్వాములు గడించే కారణంచేత ఈ బ్లాక్

మార్కెట్టు జరుగుతున్నదని విచ్చలవిడిగా అనుకొంటున్నారన్న విషయం మంత్రిగారి చెవిలో దూరలేదా ? శాసనసభ్యులతో సంప్రదింపుల సంఘం అని ఒకటి వేసారు. అది వేసిన కొన్ని రోజులలోనే సమావేశ పరిచారు. ఆ సమావేశంలో శాసనసభ్యులు చాలా విషయాలు చెప్పారు. అందులో ఒక్క పర్సంటు దృష్టిలో పెట్టుకొని చేసారా అని అడుగుతున్నాను. ఎందుకు అలాగ మాయపన్ని చేస్తున్నారు? శాసనసభ్యులను సంతృప్తి పరచడానికా? ఏవైతే లోపభూయిష్టమైన విషయాలు మీ యాక్టులో ఉన్నాయో వాటిని సవరించడానికి శాసనసభ్యులు మీకు సలహాలు ఇచ్చారు. అవి వ్రాసి ఇచ్చారు. వాటిని మీరు ఎందుకు నెగ్లెక్టు చేసారు ? ఇక్కడ బస్సులు మనం చూస్తున్నాము. సీటింగు కెపాసిటీ కంటె డబుల్ పాసింజర్సు ఎక్కి పోతున్నారు. వాటి గురించి పట్టకరించే వారు లేరు. కాని దురదృష్టవశాత్తు ఎవరైనా క్లీనర్ పైన కూర్చుంటే ఇమ్మీడియట్‌గా కోర్టుకు ఎక్కించి 100, 200 రు.లు ఫైన్ వేయిస్తారు. ఈ రకంగా మీరు ప్రయివేటు ఆపరేటర్సును పీడిస్తూ మేము న్యాయం చేస్తూన్నాము అంటారు. ఒక ప్రక్కన ప్రయివేటు ఆపరేటర్సు దగ్గర వేలకు వేల రూపాయలు పసూలు చేస్తారు. కాని రోడ్డు సౌకర్యాలు మాత్రం లేవు. మీరు చేసే చట్టాలన్నీ మీ కొరకు, మీ ప్రభుత్వ అధికారుల కోసం చేస్తూన్నారు తప్ప ప్రజలకు సౌకర్యం కలుగజేయడానికి చేస్తూన్నారా అని అడుగుతున్నాను. అంతర్ రాష్ట్ర రూట్సు విషయంలో ఒక లెక్క చెప్పారు. మొత్తం 5 రాష్ట్రాలకు కలిపి 5,500 బండ్లకు అవకాశం కల్పించారు. ఈ 5,500 లు బస్సులో, లారీలో తెలియవు. అవి ఇవి కలిసి ఉన్నాయని అనుకొంటున్నాను. ముఖ్యంగా ఇక్కడినుంచిఢిల్లీ వెళ్లేవాటికి, బొంబే వెళ్లేవాటికి లైసెన్సు ఉన్నట్లు ఇందులో కనిపించలేదు. అక్కడనుంచి కొన్ని లారీలు ఇక్కడకు వస్తూ ఉంటాయి. వాళ్లకు ఇక్కడ అవకాశాలు కలగడం ఏమిటి?, ఇక్కడనుంచి పోవడానికి అవకాశం కలుగకపోవడానికి కారణం ఏమిటని మంత్రిగారి దృష్టికి తీసుకొని వస్తున్నాను. ఆర్.టి.సి వారు జాతీయం చేసినటువంటి చోట్ల దాదాపు 30, 40 మైళ్లు దూరం పుంచి రోడ్లు ఉన్నచోట కూడా ఆర్.టి.సి. వారు బస్సులు వేయడం లేదు. అక్కడ ప్రయివేటు ఆపరేటర్సు నడుపుతున్నారు. వీరు, వారు లాలూచీపడి చేస్తూన్నారేమో తెలియడం లేదు. ప్రజలు ఏళ్ల తరబడి మొర పెట్టుకున్నా జాతీయం చేసినటువంటి రూట్సులో ఆర్.టి.సి. బస్సులు నడపడం లేదు అంటే కొంతమంది ప్రయివేటుఆపరేటర్సుకు లొంగి వారు ఆట్లాగ చేస్తూన్నారని ఎందుకుఅనుకోకూడదు? ఈ మంత్రివర్గంలో ఒక అలవాటుఉన్నది. ఏదైనా స్పెసిఫిక్‌గాచెప్పమంటారు. నేను స్పెసిఫిక్‌గాశ్రీ చొక్కారావుగారికి చెబుతున్నాను. నాగర్ కర్నూలు టు కొల్లాపూరు 33 మైళ్ల దూరం ఉన్నది. అది పి.డబ్ల్యు.డి రోడ్డు. కొంత తారు రోడ్డు అయింది. కొంత మెటల్ రోడ్డు అయింది. ప్రతి రోజు 6, 7 ప్రయివేటు ఆపరేటర్సు బస్సులు వస్తూ ఉంటాయి, 6, 7 బస్సులు పోతూ ఉంటాయి. ఈ రోజు వరకు మహబూబ్‌నగర్ నుంచి, కొల్లాపూర్‌నుంచి ఆ రూటుమీద నడిపించడానికి ఆర్.టి.సి వాళ్ల బస్సులు వేయలేదు. మేము నోటీసు చేసాము అంటారు. హై కోర్టు స్టే వచ్చింది అంటారు. ఈ స్టేలు ఏన్ని సంవత్సరాల వరకు ఉంటాయి, ప్రయివేటు ఆపరేటర్సు బస్సులు, ఆర్.టి.సి బస్సులు నడిచే పందర్భంలో 15 నిమిషాలముందు ప్రయివేటు ఆపరేటర్సు బస్సులు వదస్తాయి. 15 నిమిషాల తరువాత ఆర్.టి.సి వాళ్ళి

బస్సులు నడుస్తాయి. 15 నిమిషాలముందు ప్రయివేటు బస్సులు వెళ్లడంవల్ల ఆ స్టేజిలలో ఉన్న వారిని ఎక్కించుకొని వెళ్లిపోతారు. 15 నిమిషాల తరువాత ఆర్.టి.సి బస్సులు వెళతాయి. కాని అక్కడ ఏదో కొద్దిమంది మిగులుతారు. వారు ఈ బస్సులుఎక్కుతారు. అటువంటి సందర్భాలలో అక్కడ పాసింజర్సు లేరని చెప్పి అక్కడి బస్సులను విత్ డ్రా చేస్తున్నాము అంటారు. ఈ రకంగా ఈ సంస్థకు నష్టం వచ్చే పద్ధతులు చేస్తున్నారు. 1.87% మాత్రం ఖర్చు పెడుతున్నాము అంటున్నారు ఇంకా 20 కోట్లు కూడా దోచి తీసుకోవచ్చు. మీకు అధికారం ఉంది. అడిగే ప్రజలు లేరు. దిక్కులేని ప్రజలు ఉన్నారు. కాబట్టి కోటాను కోట్ల రూపాయలు సాధిస్తారు. కాని వారికి కావలసిన సౌకర్యాలు మాత్రం కించెత్తు కూడా చూడరు. ఫైర్సు విషయంలో ఒక కమిటీ వేసి చేస్తున్నారు. ఈ కమిటీకి మంచి కమీషనరుగారిని అధ్యక్షులుగా పెట్టారు. చొక్కారావుగారు దయచేసి వారిని అక్కడ నుంచి వదలించి ఆ కమిటీకి ఇంకొకరిని వేయండి. మంచి అధికారి అని పేరు వచ్చిన వారిని అక్కడ పెట్టడం ఎందుకు ? బ్లాకులో 50% పోతున్నది. మిగిలిన 50% అన్ని ప్రాంతాలకు తీసుకోలేని పరిస్థితులు ఉన్నాయి. ఇంతకుముందు రెండు పర్యాయాలు నేను డిమాండు చేసాను. ఇప్పుడు కూడా డిమాండు చేస్తున్నాను. కనీసం ఆ కమిటీలో 5 గురు శాసన సభ్యులనైనా ఎక్కువగా పెట్టి ఆ లూప్ హోల్సు బయటకు తీయడానికి చేస్తారా ? ఎందుకు దానికి పూనుకోరని అడుగుతున్నాను. ఇప్పుడైనా అది చేయాలని మనవి చేస్తున్నాను. ఇప్పుడు సిటీ బస్సులు నష్టములో నడుస్తున్నాయంటున్నారే. మేము ప్రజల యోగక్షేమాలు చూస్తాము ఎన్ని లక్షలు నష్టం అయిన భరిస్తాము అంటున్నారు. ప్రజల సౌకర్యానికి లోటు రానీయమని అంటారు. చొక్కారావుగారు చాలా ఉదారమైన స్వభావం గలవారు. మంచిదే, కాని మీరు ఏ రేట్సు అయితే ఫిక్సు చేసారో అదే రేట్సుతో ప్రయివేటు బస్సు ఆపరేటర్సు నడిపిస్తాము, ఇబ్బందులు లేకుండా చేస్తాము, నష్టపడకుండా చేస్తామని మీవద్దకు వచ్చినప్పుడు మీరు ఎందుకు చేయరు ? నష్టంమీద మీరు ఎందుకు నడిపించాలి. వారు మీరు చెప్పిన ఫైమింగ్సులో నడిపించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నారు. లాభం వస్తుంది కాబట్టి చేయిస్తాము అంటున్నారు. కాబట్టి మీరు ఒక బాగం ప్రయివేటు ఆపరేటర్సుకు ఇవ్వండి. ఇది కేవలం అంకెల గారడి. మాకు ఓటింగులో మెజారటీ ఉందనే పద్ధతిలో ఉన్నారు తప్ప దానిని సంస్కరించడానికి ప్రయత్నం చేయడం లేదు. విజాయితీతో ఈ శాసనం సంస్కరించడానికి పూనుకోవాలి. దానికి చాలా శ్రద్ధ తీసుకోవాలి. 2, 3 మాసాలలో దీనిలో ఉన్న డిఫికల్టీసుని తగ్గించడం చాలా అవసరమని మనవి చేస్తున్నాను. మంత్రిగారు ఈ డిమాండు ప్రవేశపెడుతూ 74-75 కు ఖర్చు మాత్రము చూపించారు 1-30 p.m. గాని ఆదాయము చూపించలేదు. ఏ డిమాండు కూడ ఈవిధంగా రాలేదు. ఇదొక్కటే ఈ రకంగా వచ్చింది. దీనిమీద తమరు రూలింగు ఇవ్వాలని కోరుతున్నాను.

(Mr. Speaker in the Chair)

శ్రీ జె. చొక్కారావు :—అధ్యక్ష, ఈ ట్రాన్స్‌పోర్టు డిమాండుకు సంబంధించి నటువంటి ఈ ట్రాన్స్‌పోర్టు డిపార్టుమెంటు మరియు కార్పొరేషను యొక్క కార్య క్రమాలను గురించి వాటి అభివృద్ధి గురించి చాలామంది గౌరవ సభ్యులు మంచి సూచనలు చేశారు. వారి సూచనలకు నేను ప్రభుత్వ పక్షాన వారికి ఎంతో కృతజ్ఞత

తెలుపుతున్నాను. జాతీయం చేయాలనేటటువంటిది ప్రభుత్వము యొక్క విధానము. ఈ సందర్భంలో ఎక్కువ సంఖ్యలో సభ్యులు మాట్లాడి ప్రభుత్వముయొక్క ఉత్సాహానికి బలము చేకూర్చినందులకు ప్రత్యేకంగా వారందరికి కృతజ్ఞత తెలుపుతున్నాను. ఎవరైనా ఈ అభిప్రాయానికి భిన్నంగా ఉన్నా వారు ఇంకా పునరాలోచించి సరియైన నిర్ణయానికి వస్తారని ఆశిస్తున్నాను. గౌరవ సభ్యులు రజాబ్ ఆలీ ఎన్నో సూచనలు చేశారు. ఈ జాతీయం కొన్ని సంవత్సరాల మధ్యనుంచి జరగలేదు. గత సంవత్సరమే రాయలసీమలో 300 బస్సులు జాతీయము చేయడము జరిగింది. రాష్ట్ర ప్రభుత్వము యొక్క ఉద్దేశము అయిదవ పంచవర్ష ప్రణాళికలో పూర్తిగా జాతీయం చేయాలని. దీంట్లో ఈ సంవత్సరం కూడ ముందుకు పోండి అని ఒక సూచన ఇచ్చారు. తప్పకుండా ఈ సలహాను ప్రభుత్వము కార్పొరేషన్‌కు ఇస్తుంది. ఈ విషయంలో కార్పొరేషన్ ఈ సంవత్సరము కొన్ని రూట్లను తీసుకోవానికి మరి ఈ 5 సంవత్సరాలలో పూర్తి చేయడానికిని, ఎన్ని ఇబ్బందులు ఉన్నప్పటికిని, ఆర్థిక ఇబ్బందులు ఉన్నప్పటికిని, ముందంజ వేస్తుంది అనేటటువంటి విశ్వాసాన్ని నేను కార్పొరేషను మీద ఉంచుతూ, ప్రభుత్వ పక్షాన కూడ విశ్వాసాన్ని తెలియజేస్తున్నాను.

శ్రీ కె. రంగదాసు :— అయిదేళ్ళ వరకు మీరు మంత్రులుగా ఉంటున్నారు కదండి.

శ్రీ జె. వెంగళరావు :—ఎవరు మంత్రులుగా ఉంటారో, ఎవరు మెంబర్సుగా ఉంటారో ఎంతకాలము ఉంటారో దేవునికి తెలియాలి.

శ్రీ జె. చొక్కారావు :—ఎవరు ఉన్నా, ఎవరు లేకపోయినా, ఈనాడు భారత దేశములో ప్రజలకు కాంగ్రెసే అండగా ఉంటుంది.

ఇక సిటీ బస్సుల విషయంలో కూడ శర్మగారు మాట్లాడుతూ గుంటూరులో సక్రమంగాలేదని చెప్పారు. మన రాష్ట్రములో ఇతర సిటీ సర్వీసెస్ కూడ తీసుకోవాలి. ఆది త్వరగా చేయాలని కోరుతున్నారు. ఆది నిజమే. వైజాగ్‌లో జాతీయమే కాదు అక్కడ ప్రయివేటువారుకూడ బస్సులు ఎక్కువ పెంచాలని పర్మిట్సు ఇచ్చినా కూడ ఎక్కువగా వారు ముందుకు రావడంలేదు. కాని ఈ సిటీసులో కార్పొరేషన్ బస్సులు నడపడంలో నష్టము వస్తుంది. నష్టము వచ్చినప్పటికీ ప్రజలయొక్క అవసరాలు మనము తీర్చడం కొరకు ప్రయత్నం జరుగుతున్నది. ఇదే సందర్భంలో పట్టణాలలో నష్టము వస్తుందంటున్నారు గనుక ప్రయివేటువాళ్ళ వస్తే వాళ్ళకు ఎందుకు ఇవ్వడంలేదని అడుగుతున్నారు. వాటిని జాతీయంచేసే కార్యక్రమం పూనుకొన్నప్పుడు, ప్రయివేటువాళ్ళకు బస్సులు ఇచ్చే సమస్యలేదు, లేదు అని మాత్రం మనవిచేస్తున్నాను. నష్టము వచ్చినా దాంట్లో కాంప్రమైజ్ లేదు. కాని ప్రయివేటువాళ్ళు ఎవరు వచ్చారు. అసలు ఎట్లా వస్తారు ? ఎక్కడనుంచి వస్తారు ? కాని, ఎవరైనా ఈ విధంగా పబ్లిక్ సెక్టారులో మ్యానేజ్‌మెంటు సరిగాలేదు, మేము ప్రయివేటు వ్యక్తులు వచ్చి కార్పొరేషనుకు సహకారము చేస్తామని పాలంటరీగా గాని, కొంత ఏమైనా పుచ్చుకొనిగాని మేము చేస్తామంటే వారి బలహీనతలు తీసుకోవడానికి సిద్ధంగా ఉన్నాము

కొందరు గౌరవ సభ్యులు :— వారి వాటాలు కూడ తీసుకోడానికి సిద్ధంగా ఉన్నారా ?

శ్రీ జె. చొక్కారావు : — ప్రభుత్వానికి అటువంటి వాటాలు లేవు అనేది ప్రజలు బాగా గుర్తిస్తారు. ఎందుకంటే ప్రయివేటు వ్యక్తులు లాభాలు చూస్తారు గాని ప్రజల సౌకర్యాలు ఏమీ చూడరు. కాని కార్పొరేషన్ నిర్వహించినప్పుడు లాభాలే కాదు, ప్రజల సౌకర్యాలు కూడ చూడవలసియుంటుంది. ఇప్పుడు హైదరాబాదు పట్టణములో ఎన్నో సౌకర్యాలు కలిగిస్తున్నాము. ఇంతవరకు 550 బస్సులు నడుపు తున్నా ఇంకా బస్సులు తక్కువగా ఉన్నాయి. పాత పట్టణములోను మరికొన్ని ప్రాంతాలలోను బస్సుల సౌకర్యము లేదు. అటువంటిచోట్ల వారందరికి కూడ ఈ సౌకర్యము కలిగించే ప్రయత్నంకూడ జరుగుతున్నది. ఎన్నో కాలనీసులో ఇదివరకు ఉన్నటువంటి బస్సులు చాలడంలేదు. హైదరాబాదు పట్టణములో సుమారు 150 బస్సులు విద్యార్థులకొరకు నడుపుతున్నారు. మరి ఈనాడు విద్యార్థులకు చార్జీచేసే టటువంటిది భారతదేశములో ఇంత తక్కువ రేట్లు ఎక్కడ కూడ లేవు. ముందు ఉన్నటువంటి కన్సెషన్ రేట్సు ఆవిధంగానే ఉన్నాయి. మరి ఎన్. జి. ఓ. లకు పాసులు ఇవ్వబడుతున్నాయి కన్సెషన్ రేట్సుకు. పబ్లిక్ సెక్టారులో ఉన్నటువంటి పరిశ్రమలకు వారి స్వంత బస్సులు ఉన్నాయి లేదా ఆర్. టి. సి. నుంచి కంట్రాక్టు మీద తీసుకొని నిర్వహిస్తున్నారు. కొన్ని కొన్ని అటువంటి ప్రయివేటు బస్సులయినా గాని లేబరుకు సంబంధించినవారికి గాని, ఉద్యోగస్తులకు సంబంధించినవారికి గాని ఎక్కువ భారము ఉండకూడదనేదే ఉద్దేశము. ఆవిధంగానే ఉండాలి. కాని ఈ సంవత్సరం ధరలు విపరీతంగా పెరిగినాయి. డియిసిల్ అయిల్ పెరిగింది, మళ్ళీ ఇంకా పెరుగుతుంది అనేటటువంటి సూచనలు కూడ కన్పడుతున్నాయి హైర్స్ 1-40 p.m. ధరలు పెరిగినపుడు, స్పేర్ పార్ట్స్ ధరలు పెరిగినపుడు యీనాడు ఇది పెంచడం అవసరమా, లేదా, అన్నది పరిశీలించాలి. ఎప్పుడో నేను శాసన సభలో పెంచను అని చెప్పానని గౌ. సభ్యులు ఆ ప్రొసీడింగ్స్ కాపీ తీసుకొని చదువుకొని ఒక ప్రివి లేజ్ మోషన్ కూడ పెడదామనుకొంటున్నారు. కాని నేను ఎప్పుడూ అట్లా చెప్పలేదు.

Sri D. Venkatesham:— Who are the persons who want to move the Privilege Motion against the Minister? On 21st bus fares have been enhanced. When this was raised the hon. Minister informed the House that only fractional fare has been increased. An assurance was given on the Floor of the House. It is the information that we want to give to the Minister. If he wants, he can see the proceedings also Sir.

శ్రీ జె. చొక్కారావు :— అప్పుడు నేను చెప్పినటువంటిది చెప్పాను. దానిని గౌ. సభ్యులు విన్నారు. ఈ సందర్భంలో నేను స్పీకరుగారితో ఘనవిచేస్తున్నాను. అసెంబ్లీలో ఎవరు ఏది ఘట్లాడినా దాని రిఫరెన్స్ తీసుకొనటానికి కొంత స్టాఫ్ ఎక్కువ వేయండి. గౌ. సభ్యులకు నరైన వివరాలు దొరకాలి. పార్లమెంట్‌లో ఉన్నటువంటి స్టార్ రూపంలో మన శాసనసభకో కూడ ఏ సభ్యునికి ఏ వివరాలు కావాలన్నా, వెంటనే దొరికే అవకాశం మీరు ఏర్పాటుచేస్తే మంచిదని నేను మళ్ళీ చెప్తున్నాను.

శ్రీ కె. రంగదాసు :— అధ్యక్షి, వారు ఏదో పొరపాటు పడి మమ్మల్ని ఏదో పొరపాటు పడ్డామని, మమ్మల్ని ఎన్‌లైటెన్ చేయటానికి స్టాఫ్‌ను ఎక్కువపెట్టి చేయమంటున్నారు. వారు యీ హవుస్‌లో టాక్స్ పెంచము అని చెప్పినట్లు రికార్డులో ఉన్నట్లయితే రిజైన్ చేస్తారా అని నేను అడుగుతున్నాను.

మిస్టర్ స్పీకర్ :— అట్లా ఎప్పుడూ చేయరు.

శ్రీ జె. చొక్కారావు :—1972 లో బస్సు ఫేర్స్ పెంచాలన్నప్పుడు—అపుడు పి. వి. నరసింహారావుగారి మంత్రివర్గం నిర్ణయం తీసుకొని, ఆ మంత్రివర్గంపోయి ప్రెసిడెంట్ రూలులో ఆ ప్రభుత్వం పార్లమెంట్‌కు పంపి అక్కడ ఏదో కారణంగా శాసనం కాక—మళ్లీ ఇక్కడ ప్రజా ప్రభుత్వం వచ్చినపుడు—యీ టాక్సేషన్ బిల్లు శాసన సభలో పెట్టినపుడు—వీరు అడిగినటువంటిది—మొదలు పెంచిన టాక్స్ ఏదైతే ఉన్నదో—అదిగాక—ముందు మళ్లీ మీరు పెంచరా—అని అంటే—భగవంతుని కృపవలన యీ ధరలు పెరగకపోతే అవుతుంది అని అన్నది మీరు ప్రొసీడింగ్స్ చదువుకొంటే తెలుస్తుంది. శ్రీ కృష్ణగారు అట్లాగే అనుకొని ప్రొసీడింగ్స్ తెచ్చుకొని చదువుకొన్నారు. సిటీ బస్సులలో కొంత హెచ్చించటం జరిగింది. మొత్తం జాతీయం అంతను దృష్టిలో పెట్టుకొని—మన వనరులు యీ ఐదవ పంచవర్ష ప్రణాళికలో 56 కోట్ల రూ.ల వరకు ప్రణాళిక ఒకటి కార్పొరేషన్ తయారు చేసుకొంటే—యీనాడు ధరలు విపరీతంగా పెరగటంవల్ల ఆ ప్రణాళిక 90 కోట్ల వరకు వెళ్ళింది. ఈ సంవత్సరం రాష్ట్ర ప్రభుత్వం కార్పొరేషన్‌కు ఒక కోటి రూ.లు పెట్టుబడి ఇవ్వటం జరిగింది. ఈ కోటి రూ.లు పెట్టుబడి ఇచ్చినపుడు దాంట్లో 50 పర్సెంట్ రైల్వే బడ్జెట్ నుండి కూడ రావాలి. ఈ సంవత్సరం 50 లక్షలు కాదు, గత రెండు మూడు సంవత్సరాల నుండి స్టేట్ గవర్నమెంట్ పెట్టిన కేపిటల్ ఇన్‌వెస్టిమెంట్‌కు దానికి కావలసినటువంటి వాటాకు ఒక కోటిన్నర రూ.లు రైల్వే వారియొక్క వాటా రావాలి. రాష్ట్ర ప్రభుత్వం రైల్వే మినిస్ట్రీని కేంద్ర ప్రభుత్వాన్ని ఎంతో వత్తిడి చేయటం జరిగింది. మన కార్పొరేషన్‌కే కాదు, ఇతర కార్పొరేషన్‌లకు కూడ రావాలి. కేంద్ర ప్రభుత్వం యొక్క యీ సంవత్సరం బడ్జెట్‌లో కేవలం దీనికొరకు 3 కోట్లు కేటాయించారు. ఆ డబ్బు సరిపోదు. దానికొరకు ఎంతో వత్తిడి చేస్తున్నాము. ఈనాటి రైల్వే షేర్ సంగతి ఇది. ఇంకొక విషయం — బ్యాంకులు అప్పులివ్వటానికి సిద్ధంగా ఉన్నా — యీ కార్పొరేషన్‌లు స్వేచ్ఛగా బ్యాంకుల నుండి అప్పులు తీసుకొనేదానికి కొంత ఇబ్బంది కలుగజేస్తున్నారు. కేంద్ర ప్రభుత్వాన్ని ఎంత వత్తిడి చేయాలో అంత వత్తిడి చేస్తున్నాము. మాకు ఎక్కువగా సహకారం చేయండి. మా కార్పొరేషన్‌కు ఇంకా ఎక్కువగా డబ్బు ఇచ్చే అవకాశాలు ప్రోత్సహించండి అని పదే పదే కోరటం జరిగింది. భారత దేశంలో—ఢిల్లీ, బొంబాయి, కలకత్తా, మద్రాసు—యీ నాలుగు పట్టణాలకు కొంత సహాయం కేంద్ర ప్రభుత్వం చేయటానికి ఒప్పుకొన్నారు. అదే రకంగా మన హైదరాబాదు పట్టణానికి కూడ డబ్బు సహాయం చేయమని మొన్న ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్టర్ త్రిపాఠీగారు వచ్చినపుడు మన ముఖ్యమంత్రిగారు వారిని గట్టిగా కోరటం జరిగినది. కొంత సానుభూతి వారు చూపారు. మన ముఖ్యమంత్రిగారు వెంటనే ఒక లేఖ ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్ట్రీకి త్రిపాఠీగారికి, ప్రధాన మంత్రిగారికి కూడ

వ్రాయటం జరిగింది. ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్ట్రీ సానుభూతితో మన హైదరాబాద్ పట్టణానికి కొంత సహాయం చేయాలనే నిర్ణయానికి వచ్చారు. అయితే అది అంతటితో సరిపోదు. ప్లానింగ్ కమీషన్, ఫైనాన్స్ మినిస్ట్రీ యొక్క అంగీకారం కూడ కావాలి. కేంద్ర ప్రభుత్వంనుండి గాని, బ్యాంకులనుండి గాని డబ్బు తేవటానికి చేయవలసిన ప్రయత్నాలన్నీ చేయటం జరుగుతున్నది. రాష్ట్రీ ప్రభుత్వం కూడ తన నిధుల నుండి ఇవ్వాలి. మన రాష్ట్రీ ప్రభుత్వము యొక్క ఆర్థిక వనరులు గత రెండు మూడు సంవత్సరాలుగా సరిగా లేవు. మనం తీసుకొన్న పెద్ద పెద్ద ప్రాజెక్టులవల్ల, మనకు ఉన్న పవర్ కట్‌వల్ల – గత రెండు మూడు సంవత్సరాల పరిస్థితి చూసుకొన్నా — యీ సంవత్సరం ఇప్పుడిప్పుడే మన ఆర్థిక వనరులకు ఒక రూపం రావటం జరుగుతున్నది. మనం కష్టపడి చిత్తశుద్ధితో పని చేస్తే కొంత మెరుగుపర్చగలుగుతాము. ఈ ట్రాన్స్‌పోర్టుకు కావలసిన డబ్బు – యీనాడు రాష్ట్రీ అవసరాలు దృష్టిలో పెట్టుకొని ట్రాన్స్‌పోర్టు మినిస్టర్‌గా రాష్ట్రీ ప్రభుత్వం 10 కోట్లు, 5 కోట్లు ఇస్తే నేను సంతోషిస్తాను కాని – రాష్ట్రీ ప్రభుత్వానికి వనరులు ఎక్కడ ఉన్నవి? – అన్నది చూస్తే మనకు కష్టంగానే కనబడుతున్నది. ఇవాళ పెట్రోలు ధరలు పెరిగినవి. డీసిల్ ఆయిల్ ధరలు పెరిగినవి. ప్రయివేట్ కార్లు వాడేవారు తగినారు. టాక్సీలు నడవటం కష్టమైపోయింది. ఇట్టి పరిస్థితిలో ప్రతివారికి ఆర్. టి. సి. బస్సులు కావాలి కావాలి అంటున్నారు. ఇంకా ఎక్కువ బస్సులు అవసరం ఉంది. ఇంకా కొత్త ప్రదేశాలలో రూట్సు జాతీయం చేయవలసిన అవసరం, ఆ దీక్ష పూర్తి చేయటానికి వనరులు కావాలంటే కొంత పాసింజర్స్ మీద భారం వేయక తప్పదు.

శ్రీ ఎం. ఓంకార్ (నర్సంపేట):—శాంతిలాల్‌షా, చంద్రకుమార్‌షా మీద పడండి.

శ్రీ జె. చొక్కారావు:—శాంతిలాల్ మీద పడతాము. ఇంకా అరాచకాన్ని చెలరేకెత్తించే వారిమీద పడతాము. ఈ బస్సులలో ప్రయాణం చేస్తున్నవారు ప్రతి సంవత్సరం 7 పర్సెంట్ పెరుగుతున్నారు. ఆ అంచనాబట్టి చూస్తే 20 పర్సెంట్ వరకు పెరిగే అవకాశం కనబడుతున్నది. ఇంకా ఎంతోమందికి సహాయం చేయాలి. బస్సులలో స్థలం దొరికినవారికి 10 పై. భారం తగ్గే పరిస్థితి చూడాలి. అసలు బస్సులు దొరకకుండా బాధపడుతూ, రూపాయి, రూపాయిన్నర ఖర్చుపెట్టి వెళ్ళేవారి పరిస్థితి చూడాలి. ఈ రెండింటిని సమన్వయంగా చూడవలసిన అవసరం ఉంటుంది. ఈనాడు పట్టణంలో రేట్స్ పెరిగినటువంటి విద్యార్థులకు లేదు. ఎన్. జి. ఓ. లకు లేదు. చాలావరకు ఫ్యాక్టరీ ఎంప్లాయీస్‌కు వారి సౌకర్యాలు వారికి ఉన్నవి. ప్రతి రోజు ఉద్యోగానికి వెళ్ళి – తిరిగి వచ్చేవాడికి నెలవారి పాసెస్ ఇచ్చి – వారిపై కొంత భారం తగ్గించాలనే ఆలోచన చేస్తున్నాము. అంతే కాదు. హైదరాబాద్ పట్టణంలో 1-50 p.m.
కమి ఆదాయం ఉన్నటువంటివారు కూరగాయలు కొనడానికి గాని, యింకెక్కడికైనా వెళ్ళడానికి గాని నాన్‌పీక్ అవర్‌లో ప్రతి కుటుంబానికి పాస్ యిచ్చి ఏదో ఒక రేట్ ఏర్పాటు చేసి ఆ కుటుంబంలో ఏ సభ్యుడు అయినా గాని ఆ పాస్ ఉపయోగించుకొని నాన్‌పీక్ అవర్స్‌లో వెళ్ళాలని సూచన చేశాను. ఎక్కడ నుంచి కూడ ఈ సూచనకు సహకారం లేదు. విద్యార్థులు కూడ ఆందోళన ప్రారంభం చేశారు. వారు అర్థం

చేసుకోలేదు. వారికి పెంచలేదు. అక్కడక్కడ వారిని రెచ్చగొడుతున్నారు. (యింటరప్షన్) వారిని అనడంలేదు. ఈ సభకు సంబంధించిన మాట కాదు. ఈనాడు కొంతమంది గౌరవ సభ్యులు కార్పొరేషన్‌కు సలహాలు చెప్పారు. కన్‌స్ట్రక్టివ్ సజెషన్స్ కావాలి. కమి ఆదాయం ఉన్నటువంటి వారికి ఏ ఏ రకంగా లాభం చేయాలని ఈ పాసెస్ విధానాన్ని అవలంభించాలని ప్రభుత్వం కార్పొరేషన్‌ను కోరడం జరుగుతున్నది. అతిగా పెంచినారు, మూడు కిలోమీటర్‌లకు 100 పర్సంట్ అయింది. 50 పర్సంట్ అయింది అని అంటున్నారు. ఈనాడు పెంచినటువంటిది మొదటి కిలోమీటర్‌కు 5 పైసలు పడితే 7వ కిలోమీటర్‌లో ఒకటిన్నర పైస. 15వ కిలోమీటర్‌కు ఒక్క పైస కూడ పడడంలేదు. 96 పాయింట్స్. ఈ రకంగా జరుగుతూ ఉన్నది. గౌరవ సభ్యులందరు ఆకలి అవుతూ ఉన్న దంటున్నారు. మీ అందరి సహకారం కావాలి. ప్రభుత్వానికి కూడ ఆ బాధ్యత ఉన్నది. ఆ బాధ్యత వహించడం జరుగుతున్నది. రంగదాసుగారు ఈ సంవత్సరం ఆదాయం తెలపలేదు అన్నారు. ఎనెక్జర్‌లో రాబడి ఎంత వస్తున్నదో, అయిటమ్ వైజ్ 1973-74 యున్నది.

శ్రీ కె. రంగదాసు :—మంత్రిగారు యిచ్చిన బుక్‌లో 1973-74లో ఎక్కడ యున్నది చెప్పండి.

శ్రీ జె. వెంగళరావు :—ఎపెండిక్స్ చూడండి. రవాణ. పేజ్ నం. 6.

శ్రీ జె. చొక్కారావు :—20, 21, 22, 23 యివన్నీ చూడండి. ఎక్కడనో నూరు బస్సులు కావాలని 75 బస్సులు కొంటారు. నగం పోయింది. డబ్బు పోయింది అన్నారు. ఎక్కడ పోయింది ? నేను ఎక్కువ మాట్లాడదలచుకోలేదు. గౌరవ సభ్యులు ప్రత్యేకంగా గౌరవ సభ్యురాలు ఈశ్వరీబాయిగారు అనవసరమైనటువంటి నిందలు పెట్టవద్దు సరైనది కాదని మీ ద్వారా సవినయంగా వారితో మనవి చేస్తున్నాను. ఏదైనా లోపాలు కార్పొరేషన్‌లో ఉంటే ప్రభుత్వానికి తెలిస్తే సహించదు. కఠినమైన చర్యలు తీసుకోవడం జరుగుతుంది జరుగుతున్నది ఎన్నోకేసులలో అట్లా వ్యవహరించడం జరిగింది. డిపార్టుమెంట్‌లో కరప్షన్ వస్తే సస్పెన్షన్ చేయడం గాని, ఎంక్వయిరీ చేయడం గాని, సి. ఐ. డి.కి అప్పజెప్పడం గాని జరుగుతున్నది. పైర్స్ డిస్ట్రిబ్యూషన్ విషయంలో—రాష్ట్ర ప్రభుత్వం కేంద్ర ప్రభుత్వాన్ని ఈ కంట్రోల్ అధికారాన్ని స్టేట్ గవర్నమెంట్‌కు యివ్వాలని పదే పదే కోరినా, యిక్కడ హైకోర్టులో రద్దు అయితే, దీనిని కంట్రోల్ చేసి పార్లమెంట్‌లో స్టేట్‌మెంట్ యివ్వడం జరిగింది. యింటర్ స్టేట్ ట్రాన్స్‌పోర్టు నిరోధించాలని ఈ రాష్ట్ర ప్రభుత్వం పట్టుపడినా దానిమీద కేంద్ర ప్రభుత్వం ఒప్పుకోకుండే ఎవరో ఒకరు బ్లాక్ మార్కెటీర్ ఢిల్లీకి పంపితే అది వెంటనే దొరికించుకొని సి ఐ. డి. ఎంక్వయిరీ చేస్తూ ఉంటే రాష్ట్ర ప్రభుత్వం బాన్ తెచ్చింది. ఇవ్వాళ ఎక్కడైనా బ్లాక్ మార్కెట్ చేస్తే కఠినమైన చర్యలు తీసుకుంటున్నాము. పైర్స్ డిస్ట్రిబ్యూషన్ రాష్ట్రానికి అధికారం లేకున్నా అన్ని రాష్ట్రాల కంటే ఎక్కువే ఉన్నాయి. ఇంకా అవసరం ఉన్నాయి. నేను కేంద్రాన్ని అడుగుతున్నాను. ఈనాడు కాపిటలిస్ట్స్ పెట్టుబడిదారులు ఉత్పత్తి చేసే దానిని ఈనాడు కేంద్ర ప్రభుత్వాన్ని, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాన్ని మోసగించే ప్రయత్నం పెద్ద ఎత్తున జరుగుతున్నది. ప్రధాన మంత్రి ఇందిరాగాంధీ పిలుపులు విజయవంతం చేయడానికి ప్రయత్నం చేస్తున్నది. రాష్ట్ర ప్రభుత్వం

కూడ ఆరికట్టి ఈనాడు దేశంలో ఆర్థిక సంక్షోభాన్ని సరైన మార్గానికి వస్తుందని మనవిచేస్తూ సరైన సూచనలు యిచ్చిన గౌరవ సభ్యులందరికి మరొకసారి కృతజ్ఞతలు తెలుపుతూ అందరు కట్‌మోషన్స్ ఉపసంహరించుకొని దీనిని ఏకగ్రీవంగా బలపరచి యింకా ప్రభుత్వం చేస్తున్నటువంటి కార్యక్రమాలకు ఎల్లప్పుడు మీ సహకారం ఉండాలని మనవిచేస్తూ శెలవు తీసుకుంటున్నాను.

శ్రీ వి. శ్రీకృష్ణ :—మంత్రిగారు ఈ మధ్య సమావేశం వేశారు. ప్రైవేటు ఆపరేటర్స్ అందరు మాకు ఛార్జ్స్ ధరలు పెరిగినాయి, ఆయిల్ ధరలు పెరిగినాయి. స్పేర్ పార్ట్సు పెరిగినాయి కాబట్టి రేట్స్ పెంచమని విజ్ఞప్తి చేస్తే మమ్మలందరిని పిలిచి సమావేశం చేశారు. దానిలో మేము సూటిగా ప్రశ్న వేశాము. ఇప్పుడున్న కాపిటల్ వాల్యు, ఎక్స్‌పెండిచర్ లెక్క కట్టి మైలుకు ఎంత అవుతుందో లెక్క తీయండి 8 పర్సంట్, 10 పర్సంట్ ప్రాఫిట్ యిచ్చే రేట్ మీద తీసుకుంటాము. మీ కలెక్షన్స్ మేము తీసుకుంటాము, మేము ప్రాఫిట్ యిస్తాము. రామనాధంగారు కూడ ఉన్నారు. మా బస్ లైన్‌లో పెడతాము, అని అంచే వారు వెంటనే లాభం రాలేదు అన్నారు. 12 పర్సంట్ ఒప్పుకోము అని వెళ్ళిపోయారు ఆలోచించుకొని చూస్తాము అన్నారు. ట్రాన్స్‌పోర్టు కార్పొరేషన్ తాను ఈ కారణాలు చెప్పి రేట్స్ పెంచిన తరువాత తప్పనిసరిగా ఈల్డ్ కావలసిన పరిస్థితి వస్తున్నది. కనుక దీనిని కొంచెం సమగ్రంగా పరిశీలించి మనకు వచ్చే నష్టాన్ని కూడ ఎట్లా సర్దుకోవాలి. వర్కర్స్ జాయింట్ కమిటి వేసి ఆర్. టి. సి. ఎంప్లాయీలు, మేము యిచ్చే సలహాల మీద కూడ ప్రయత్నం చేసి, ఈ లోపల పెంచకుండా ఉంటారా ?

శ్రీ యం. ఓంకార్ :—నేషనలైజేషన్ అనే సమస్యను—నష్టపరిహారం యివ్వ కుండా తీసుకునే ప్రతి పాదన ఆలోచిస్తారా? ఛార్జ్స్ ధరలు విపరీతంగా పెరిగిపోతూ 2-00 p.m.
వుంటే, వారు పెంచుతున్నారు. అన్నారు, ఇది దొంగే దొంగ దొంగ అని అరిచినట్లుగా ఉంటుంది. కేంద్రంలోను, రాష్ట్రంలోను కాంగ్రెసుపార్టియే ప్రభుత్వంలో వున్నప్పుడు, ధరలను అదుపులోనే పెట్టడం వారి చేతిలోనే వున్నప్పుడు ధరలు పెరుగుతూవున్నవి అంటే బుద్ధి పూర్వకంగా ప్రభుత్వం వారితో మిలాఖత్ అయిచేస్తున్నది తప్ప యింకొకటి కాదు. అందువల్ల, ప్రొడక్షన్ పైన కంట్రోల్‌లు తీసుకుని, డిస్ట్రిబ్యూషన్ పై కూడ కంట్రోల్‌లు తీసుకుని చేస్తారా? ఇంత తీవ్రమైన అసమ్మతికి గురితయైన బస్సు చార్జీల పెంపుదల అపుజేస్తారా? అన్ క్లెయిమ్ ప్రాపర్టీ నైలాన్ ఛార్జ్స్ విషయంలో, వాగన్స్ నంబర్సుతోసహా, డేట్స్‌తో సహా యిచ్చారు; యీ డీలర్సు, వారి నాయకుల పేర్లతో సహా వివరంగా ఒక అప్లికేషన్ సభముందు వున్నది, దాని పై, ఇప్పటికైనా వారి అంతు పూర్తిగా తెలుసుకుంటారా? జాతీయంచేసిన రూట్సులో, ముఖ్యంగా కర్నూలు, నెల్లూరు ఆ ప్రాంతాలలో యింకా మూడువందలు, నాలుగువందలమంది సైజు అరఇంచో, పావుఇంచో తక్కువవున్నదని పనిలోకి తీసుకోలేదు వారిని తీసుకుంటారా?

శ్రీమతి జె. ఈశ్వరీబాయి:— ఈ బస్ ఫేర్సు తక్కువ చేస్తే విషయమై యివాళే యీ సభలో ఎనౌన్స్ చేస్తారా? ఇంక, లేడీ టీచర్సుకు ఫ్రీ పాసెస్ యివ్వాలని చెప్పాను.

శ్రీ జె. వెంగళరావు:— లేడీ టీచర్సుకు అంటున్నారు, డిస్క్రిమినేషన్ ఎందుకు? మగ టీచర్సు ఏమికావాలి?

శ్రీమతి జె. ఈశ్వరీబాయి:— తెలంగాణా ఏంప్లాయీస్‌కు పెట్టు లేకుండా 35 మంది ఎంప్లాయీస్‌వున్నారు 45 ఏజ్ అయితే వారికి పెట్టు లేకుండా ప్రమోషన్స్ యివ్వాలని, దానిని గురించి చెప్పాలి. గోడౌన్స్‌లో వున్న స్పేర్‌పార్ట్సు లెక్క ఏమైనా వుందా? ఆది ఎప్పుడు ఆడిట్ అయిందో ఆ లెక్క ఏమైనా వుందా? వంద బస్సులకు 75 కొన్నారు, ఇంకా 25 బస్సులు కొనలేదు, ఆ డబ్బు ఎట్లా కాజేశారు? ప్రతి డిస్ట్రిక్టు రూటులోనూ లేటిన్‌ను ఎక్కడెక్కడనో దింపేస్తూ ఉంటారు. ఉదాహరణకు బెంగుళూరు పోయేదానిలో వెడుతూవుంటే ఎక్కడెక్కడనో దింపేస్తూవుంటారు; అక్కడ భోజనానికికాని, బాత్‌రూమ్సుగాని, టాయ్‌లెట్‌కుగాని ఏమీ అవకాశం వుండదు.

శ్రీ డి. వెంకటేశం: అధ్యక్ష, లగేజి రూల్సు గురించి చెప్పాను. ప్లేన్‌లోనయినా 20 కె.జి. ల వరకు ఎలవ్ చేస్తారు, ఇక్కడ ఎన్ని ట్రింకులు తీసుకొచ్చినా అడగడం లేదు, మామూలుగా రైతు గనుక ఒక గోతాములో 5,10 కె జి.లు తెచ్చినా లగేజి అంటారు అలాగే కోడిపెట్టకు లగేజి వుంది, ట్రింక్సు, సూట్‌కేసెస్ ఎగ్జంప్టు చేసినప్పుడు, మామూలుగా వున్న పేద ప్రజానీకం నుండి మల్లెపూలు తీసుకువస్తుంటే ప్లయింగ్ స్క్వాడ్ లగేజ్ వీదని దబాయిస్తుంటే యింకేమనాలి? గోతాంలో కట్టిన మల్లెపూలు ఎంత వెయిట్ ఉంటుంది? ఆదుపలన, స్పెసిఫిక్‌గా ఎన్ని కె. జీస్ ఒక ప్రయాణికుడికి అలవ్ చేస్తారు? ఆది చెప్పాలి. ఇంక, బిడ్డలను తీసుకువస్తే, వారి వయసు విషయంలో ఎంతో గొడవగా వుంది. రెండేళ్లండీ అంటే, వారు నాలుగేళ్లు ఆంటారు, వయస్సు ఎవరు నిర్ధారణ చెయ్యాలి? దీనికొరకు స్కేలు అయినా పెడతారా?

In the case of the boy who is passing so much of height will be charged, It is a burning problem. దీనిపైన పాసింజర్సు కండక్టర్సు కొట్టుకుంటున్నారు, ఇది ప్రభుత్వ యోచనలోవుందా?

మిస్టర్ స్పీకర్:— ఇప్పుడు మంత్రిగారు రిప్లయ్ చెబుతారు. ఆయనను ఎవరూ ఇంటరప్టు చెయ్యవద్దు. ఆయన స్టయిల్ వేరు. శ్రద్ధగా వినండి.

శ్రీ జె. చొక్కారావు:— ఆధ్యక్ష, శ్రీ కృష్ణగారు చెప్పినది-మన రాష్ట్రంలో, యీ బస్సు రేట్సు విషయంలో, ఒక్క కార్పొరేషన్ కాదు, ప్రైవేటు ఆపరేటర్సు కూడా చాలా యేలలనుంచి వారు పెంచాలని, ధరలు పెరిగిన దానిపైన, రిప్రజెంట్ చేస్తూవస్తున్నారు. ఈ శాసనసభలోనే కాదు, ఇంతకుముందు జరిగిన శాసనసభలో ప్రైవేటు ఆపరేటర్సు అంతా కూడా ఇక్కడకు వచ్చినప్పుడు-గౌరవసభ్యులనంద రినీ కూడా పిలిచాము. చాలా మంది వున్నారు, శ్రీకృష్ణగారిని ఆబ్జెక్షన్‌లో వారిని నేను ఆరోజున ఆహ్వానించాను. చాలా సేపు వారితో మాట్లాడినాను. మాట్లాడినప్పుడు, ఒక రేట్సు పెంచే విషయమేకాదు, వారు నేషనలైజేషన్ వద్దుఅనే మాట అన్నప్పుడు నేషనలైజేషన్ గవర్నమెంటు పాలసీ; మీరు ఒకటేళ కావాలంటే, ప్రైవేటు యిన్వెస్టమెంటు చేసే వారు బనెఫ్ కార్పొరేషనుకు యివ్వండి, కార్పొరేషన్ నిర్వహిస్తుంది, ప్రైవేటు ఇన్వెస్టుమెంటు చేసిన వారికి మైలేజి ప్రకారంగా దొరుకుతుంది అన్ని ఆ రోజున

సమావేశంలోనేకాదు, చాలామంది ఆపరేటర్సు వచ్చినప్పుడు కూడాయీ డబుల్ సిస్టమ్ గాకుండా, త్వరితగతిని పైవేటు యిన్వెస్టుమెంటును కూడా యిందులో ఇన్‌వాల్వ్ చేసి యీ ట్రాన్స్‌పోర్టును యీ రాష్ట్రంలో ఎక్కువ ప్రయోజనకరంగా చేయాలనే ఉద్దేశంతో అప్పుడప్పుడు చాలామందితో చర్చించడం జరిగింది. ఈ నాడుపెంచినటువంటి రేట్సు ఏవయితే వున్నాయో, ముందు నోటిఫై చేయడం, అబ్జెక్షన్స్ పిలవడం అన్ని పార్టీలకు చెందిన గౌరవసభ్యులతో ఎన్నోసార్లు నేను వ్యక్తిగతంగా, విడివిడిగా చర్చించడం జరిగింది. జరగలేదని కాదు. మూడు నాలుగు నెలలక్రిందట మద్రాసు వారు పది నుంచి పదిహేను పైసలు, ఏడిహేను నుండి ఇరవై పైసలు చేశారు. బొంబాయిలో కూడ మూడు నాలుగుమాసాల క్రిందటనే వారు కూడ కొంత రేట్సు పెంచారు. ఎక్స్‌ప్రెస్ అని మినిమమ్ 25 పైసలు పెట్టారు బెంగుళూరులో 8 కి.మీ. లవరకు 15 పైసలు పెట్టి, మినిమమ్ 25 పైసలు పెట్టారు. మనం ఇక్కడ 20 పైసలు పెట్టాము. మినిమమ్: ఇతర రాష్ట్రాలలోకూడ, ఇటువంటి పరిస్థితులలో ఇంకా పెంచాలని వారు ఇంకా ఆలోచిస్తున్నారు. దీనిలో రాష్ట్ర ప్రభుత్వం చాలా దీర్ఘంగా ఆలోచించి, అన్ని అంశాలనూ బాగా ఆలోచించి యీ విధంగా చేయడం జరిగింది.

రెండవది–ఓంకార్‌గారు చెప్పింది. బస్సు రేట్సు విషయంలో యీ సభలోనే ఏమైనా చెబుతారా? అంటే, తక్కువ ఆదాయం వున్నవారికి రెగ్యులర్ పాసెస్‌గా బస్సులలో పోయి వచ్చే వారికి పాసెస్ యివ్వాలని, మూడవ కి.మీ. లకు ఎక్కువగా వున్నది కాబట్టి, దానిని కొంచెం తక్కువ చేయాలని, ఈ హార్డుషిప్స్ గురించి రాష్ట్ర ప్రభుత్వం కార్పొరేషన్‌ను కోరుతున్నది. కార్పొరేషన్ వారు కొద్ది రోజులలోనే ఒక సమావేశాన్ని పిలిచి, దీర్ఘంగా ఆలోచించి, ఏమి చేయాలో కొంతవరకు, కార్పొరేషన్ దిక్కు నుంచి వచ్చిన తరువాత ప్రభుత్వం దీనిపై చర్య తీసుకుంటుంది. నేను మనవిచేశాను–ప్రజలకు భారం తగ్గించాలి, భారం తగ్గించడమేగాక, ప్రజలకు ఎక్కువ సౌకర్యాలు కలిగించాలి, ఎక్కువ బస్సులు నడిపించవలసిన ఆవసరమున్నది.

గౌరవసభ్యురాలు ఈశ్వరీబాయిగారు వంద బస్సులకు 75 బస్సులే కొన్నారు, 25 బస్సులు కొనలేదు, డబ్బు కాజేశారు అన్నారు. ఎ. జి. ఆడిట్ చేస్తారు. ప్రతి సంవత్సరం ఎక్కౌంట్సు కార్పొరేషన్, ప్రభుత్వ పద్దున టేబుల్‌పై పెట్టడం జరుగుతున్నది. వారు అట్లా చెప్పడంగాకుండా, బాగా ఆలోచించి, ఎక్కడ ఎవరు కాజేశారో చెబితే కఠినమైన చర్యలు తీసుకుంటాము. నాకు తెలిసినంతవరకు వారు చెప్పినదానికి ఎలాంటి ఆధారమూలేదు. గౌరవసభ్యురాలు బాగా పరిశీలించి చెప్పమని కోరుతున్నాను. ఇంక, సెస్సు విషయంలో నాకు చెప్పారు. సెస్సుకు సంబంధించి–కార్పొరేషనుకు నియమావళి వున్నది. కార్పొరేషను వారు సింహభాగంగా ఆలోచించి, ఎక్కడ 2-10 p.m.
సవరించాలో ఆలోచించడం జరుగుతుంది. యంత్రాంగం భలంగా నిర్వహించే విషయంలో ఎక్కడ సవరించాలనే దానిని సానుభూతితో చూడడం జరుగుతోంది. కార్పొరేషన్ మంచి సర్వీసు చేస్తున్నప్పటికి కొంతమంది డ్రైవర్సు, కండక్టర్సు ప్రవర్తన సరిగా లేకపోవడం వల్ల చాలా చెడ్డ పేరు వస్తున్నది. అందువల్ల డ్రైవర్సును, కండక్టర్సును రిక్రూట్ చేసేటప్పుడు జాగ్రత్తగా చేసి వారిని వెంటనే రోడ్డు మీదకు పంపకుండా తగిన శిక్షణ యిచ్చి, యిటువంటి కంప్లయింట్సు రాకుండా

వారి ప్రవర్తన బాగా వుండేటట్లు చేయడానికి కార్పొరేషను ఆలోచిస్తున్నది. వయస్సు అయినవారి విషయం సానుభూతితో పరిశీలించాలనేదానిని కార్పొరేషను పరిశీలిస్తుందని మనవిచేస్తున్నాను. లగేజి విషయం కూడా తప్పకుండా పరిశీలిస్తాము.

Mr. Speaker :—Now I put the cut-motions to vote.

Mr. Speaker : --The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

బస్సు చార్జీలను పెంచి, ప్రజలను ఇబ్బందులను పెడుతున్న ప్రభుత్వ విధానానికి వ్యతిరేకముగా.

The amendment was negatived.

Mr. Speaker :—The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

Since the Government have not accepted to withdraw the recent order of increasing all bus fares abnormally which are imposing more burdens on the people at large.

The cut-motion was negatived.

Sri M. Omkar pressed for division.

The House divided. Ayes-12.

The motion was negatived.

Mr. Speaker :—The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

Since the Government have not taken action against the real culprits who committed fraud in issuing tickets at Medaram Jatra 1973 in Warangal District, for which specific complaints have been made by the public of Mulug.

The motion was negatived.

Mr. Speaker :—The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

రాష్ట్రంలో బస్సు రూట్ల జాతీయకరణ పూర్తిచేయని ప్రభుత్వ చర్యకు నిరసనగా—

The cut motion was negatived.

Sri B. Ramasarma pressed for division.
The "House" divided. Ayes-12, Noes-69, Neutrals-Nil.

The motion was negatived.

Mr. Speaker:—The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

బస్సు రూట్లు విశాఖపట్నం తాలూకా దిబ్బపాలెం ముడపలలో గ్రామాలకు శాంక్షన్ చేసి ఇంతవరకు తగు చర్య తీసుకోనందున—

The motion was negatived.

Mr. Speaker :—The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

బస్సు చార్జీలు ఇష్టమొచ్చిన విధంగా పెంచి ప్రజలపై అదనపు భారాన్ని మోపినందున—

The motion was negatived.

Mr. Speaker :—The question is :

To reduce the allotment of Rs. 1,46,81,000 for Transport Department by Rs. 100

To Nationalise all bus transport and lorry transport.

The motion was negatived.

Mr. Speaker :—The question is:

To reduce the allotment of Rs. 146,81,000 for Transport Department by Rs. 100

For under enhancement of Bus fares.

The motion was negatived.

Mr. Speaker :—Now, I shall put the motion to vote.

The question is:

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,46,81,000—under demand No. XI—Transport department".

The motion was adopted, and the demand granted.

Mr. Speaker:—The house now stands adjourned till 8-30 a.m. to-morrow.

The house then adjourned to meet again at 8-30 a. m. on Tuesday, the 23rd July, 1974. 2.20 p.m.

---

*See appendix for Explanetory Notes furnished to the House by the Minister.

APPENDIX

STATEMENT OF SHRI J. CHOKKA RAO, MINISTER FOR TRANSPORT ON THE DEMAND FOR GRANTS UNDER XI. "TAXES ON VEHICLES".

Mr. Speaker, Sir,

I rise to move Demand No. XI concerning the 'Taxes on Vehicles.

The Budget Estimates for 1974-75 under Demand No. XI are as follows:—

	Rs. Ps
Demand for Grant (Voted) ..	1,46,81,000.00
Total sums charged ..	Nil
Gross Total under Demand No. XI.	1,46,81,000.00

The expenditure under the above grant is intended to meet the cost of the machinery for running motor vehicles administration in the State and to enforce the provisions of the following Acts and Rules framed their under:—

(1) Motor Vehicles Act, 1939 and the Rules framed thereunder.

(2) Andhra Pradesh Motor Vehicles Taxation Act, 1963 and the Rules framed thereunder.

(3) Motor cars, Scooters, Commercial Vehicles (Distribution and Scales,) Control order.

The Budget Estimates for 1974-75 under this Demand are detailed below:—

DETAILED ACCOUNT NO. 241. TAXES ON VEHICLES—

	Rs. Ps.
(*a*) Direction and Administration:—	
(i) Head quarters Office	5,48,600.00
(ii) Regional Offices	3,20,700.00
(iii) District Offices.	27,32,600.00
(iv) State Transport Appellate Tribunal ..	1,19,400.00
(v) Lumpsum Provision	
(*i*) Salaries:	53,800.00
.. Total (*a*)	37,75,100.00
(*b*) Inspection of Motor Vehicles	9,05,900.00
Total Demand under 241. Taxes on Vehicles ..	46,81,000.00
538. Capital Outlay-Investments in Andhra Pradesh State Road Transport Corporation. ..	1,00,00,000
Total Demand XI.	1,46,81,000

Organisation and set-up.

The Transport Commissioner is the head of the Department and the Chairman, State Transport Authority. The State Transport Authority has the Secretary, who is the Chief Executive Officer assisted by Four Assistant Secretaries. The Department is primarily concerned with the enforcement of Indian Motor Vehicles Act, 1939, Andhra Pradesh Motor Vehicles Taxation Act, 1963 and the rules made thereunder.

For administrative convenience the State is divided into 21 Units for the functioning of Regional Transport Officers each Unit comprising of one revenue district excepting the Twin Cities of Hyderabad and Secunderabad. The region comprising the Twin Cities of Hyderabad and Secunderabad is under the control of an Officer of the cadre of Deputy Transport Commissioner and he is designated as Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad. He has two Assistant Secretaries in the grade of Regional Transport Officers to assist him. In view of the increase in the Volume of work, in five districts the Regional Transport Officers are assisted by Additional Regional Transport Officeers. There are 4 Deputy Transport Commisioners with headquarters at Kakinada, Guntur. Kurnool and Hyderabad. There are Four Flying squads in the State with headquarters at Hyderabad, Kakinada, Kurnool and Guntur which are manned by one Regional Transport Officer, one Motor Vehicles Inspector and four Constables. They are attached to the Deputy Transport Commissioners for their jurisdiction. The Flying Squads are meant for conducting surprise checks and checking all possible evasions of tax due to the State. The organisational set-up is in Annexure-I.

Check-posts at the State borders have been established with a view to prevent evasion of tax due to the State particularly by vehicles of the bordering States. The establishment of these check-posts has prevented the clandestine plying of vehicles without permits and payment of taxes which are normally due to the State. Set up in this regard is at Annexure-V.

There are 53 Motor Vehicles Inspectors and 54 Assistant Motor Vehicles Inspectors in this State. Their functional jurisdiction is fixed on the basis of vehicular strength comprising of one or more contiguous taluks, that the location of the headquarters is either in the headquarters at an important place in the area of the Regional Transport Office, or other convenient places in the area.

Six Motor Vehicles Inspectors are on deputation with the Andhra Pradesh State Road Transport Corporation, one at each of the following places to check infringements by private operators on the roads operated by the Andhra Pradesh State Road Transport Corporation

1. Guntur.
2. Vijayawada.
3. Eluru.
4. Twin Cities of Hyderabad and Secunderabad.
5. Karimnagar.
6. Warangal.

One Motor Vehicles Inspector is working with the Andhra Pradesh State Agro-Industries Corporation, Hyderabad.

powers and Functions of Various Officers.

The Transport Commissionor is the head of the Department. He is also the Chairman of the State Transport Authority. He is the Controller for the enforcement of (1) Motor Cars (Distribution and Sale) Control Order 1959 (2) Scooters (Distribution and Sale) Control Orders 1969 (3) Commercial Vehicles (Restriction on Re-sale) Order 1974. Immediately next to the Transport Commissioner, the Secretary, State Transport Authority is the Chief Executive Officer of the State Transport Authority and he exercises administrative control over all the subordinate Officers in addition to duties as Secretary State Transport Authority.

Assistant Secretaries assist the Secretary and Transport Commissioner in the administration of the Department.

The Regional Transport Officers are Secretaries of their respective Regional Transport Authorities. For prompt and quick disposal of routine matters, certain powers like renewal of permits, grant of private and public carrier permits and temporary permits etc., are delegated to the Secretaries (Regional Transport Officers by the respective Regional Transport Authorities. The Regional Transport Officers are also the licensing Officers under the Motor Vehicles Act and the Taxation Act.

The main functions of the Deputy Transport Commissioners are to inspect Offices of the Regional Transport Officers in their jurisdiction, to arrest leakage of revenues and to have general supervision. They are also empowered to check motor vehicles for infringement of the provisions of the Motor Vehicles Act, Andhra Pradesh Motor Vehicles Taxation Act and Rules framed thereunder. They are also Appellate Authorities under Andhra Pradesh Motor Vehicles Taxation Act 1963 and the rules made thereunder.

Mobile Courts:

A Mobile Court has been established in Vijayawada. It has jurisdiction in Krishna, Guntur and West Godavari Districts, to try cases under the Motor Vehicles Act and the rules made thereunder. One judicial Second Class Magistrate is in-charge of the Mobile Court. Two Mobile Courts one each in the City, of Hyderabad and Secundrabad have been constituted to check ticketless travellers, un-ruly behaviour of passengers, and travelling on foot-boards, of Andhra Pradesh State Road Transport Corporation Vehicles.

Departmental Tribunals, their Constitution and Functions.

(*a*) *The State Transport Authority.*

It is constituted with the Transport Commissioner as Chairman, Chief Engineer (Roads and Buildings) and a non-official as its members. Its main functions are to co-ordinate and regulate the activities and policies of the Regional Transport Authorities, to function as the sole transport authority in respect of long routes which are more than 160 K.Ms., on trunk roads and also in respect of inter-district routes for which Stage Carriage permits are to be issued to the State Transport Undertaking under Chapter-IV-A of the Motor Vehicles Act.

(*b*) *Appellate Authority.*

The Transport Commissioner is the appellate authority. The appeals under Section 64 of the Motor Vehicles Act against orders passed by the Regional Transport Authorities prior to 1st April 1971 lie to this authority.

(*c*) *State Transport Appellate Tribunal.*

With effect from 1st April 1971 the State Transport Appellate Tribunal has been constituted with a whole time Judicial Officer of the rank of a District Judge under Section 64 of Motor Vehicles Act as amended by the Motor Vehicles (Amendment) Act of 1969 to hear and dispose of appeals and revisions under the Act against the orders passed by the Regional Transport Authorities or the Secretaries of Regional Transport Authority and the State Transport Authority.

Regional Transport Authorities:

For the purpose of regulating the Road Transport industry for the control of trafic, a separate Regional Transport Authority is constituted for each Revenue District of the State. The Regional Transport Authority is constituted with the Collector of the District as the Chairman, the Superintendent of Police as Vice chairman, the Executive Engineer (Roads and Buildings) and the Deputy Transport Commissioner having jurisdiction over the District and a Non-Official as

Members. The quorum prescribed for the Regional Transport Authority, Hyderabad is 5 members, while for all other Regional Transport Authorities, it is three members.

General:

Special permits are being granted to carry passengers for all fairs and festivals and also to cater to special tourist parties. Where violations of the conditions of the permit come to notice, they are being dealt with by the concerned authorities.

There had been no competition between the road and rail Transport in the State and the Railway Authorities are kept informed wherever new routes are opened, additional buses are put on existing routes and variations to the existing routes are proposed and their views are considered in all these cases. All precautions are taken to ensure that there is no competition between the road and rail transport.

Taxation Policy:

The Andhra Pradesh Motor Vehicles Taxation Act, 1963 is in force. The taxes for various classes of vehicles are shown at in Appendices I to IX.

In view of the hike in the price of petrol diesel tyres and spare parts, the fares to be charged by Stage Carriages, Taxis and Auto Rickshaws had to be revised. The existing and the revised rates for taxi cabs and Auto Rickshaws is at Annexure-IX. While increasing the fares for these vehicles, Government took care to see that the taxes for Auto Rickshaws and taxi cabs are not increased, since most of the vehicles are owned by drivers either individually or through Co-operative institutions. The increase of the fare for State Carriages has been effected in G.O.Ms. No. 886, Home (Transport) Department, dated 18th June 1974 from the existing rate of 4 paise per kilo-metre on mofussil routes to 5 paise per kilo-metre. While increasing the fares to be charged from the passengers in view of the increase in the cost of operation, Government have kept in mind that amenities to the passengers should also be given priority and as such the existing rate of tax has been raised by 20% since the operators have been given a substantial relief by raising the fare from 4 paise to 5 paise per kilometre.

The income of the Department from 1959-1960 to 1973-1974 is at Annexure-VII. It was originally estimated that the receipts of the Transport Department during the year 1973-74 would be about Rs. 18.62 crores. But the revenues have considerably improved and the receipts of the Department have come to Rs. 20.3 crores. There is also a steady increase in the number of vehicles almost under each

category from year to year for the past twelve years. A detailed statement of the growth of the vehicular strength since 1961 is at Annexure-VIII. It could be seen that from a total revenue of Rs.2.53 Crores in 1959-1960, the revenues of the Department have shot up to Rs. 20.3 Crores in 1973–1974 and during the year 1974-1975, the estimated revenue is Rs. 25 Crores. While the increase in the expenditure over the Department is negligible, there is a steep rise in the receipts since 1967-68. The increse of receipts was due to the revision of tax structure based on the total daily mileage in respect of Stage Carriages and due to the increase in the number of motor vehicles.

Andhra Pradesh State has 1.36 lakhs motor vehicles out of which 6,712 are State Carriages, 21,233 are Goods Vehicles, 2,759 are motor cabs, including three wheelers, 815 Contract Carriages, 1,948 Auto Rickshaws, 35,439 Motor Cars and Jeeps, 8,748 are Tractors and 56,167 are motor cycles and Scootors.

Inter-State Services :

Inter–State permits are granted on the basis of receiprocal agreements. This State had entered into agreements with all the neighbouring States and also with Delhi, Uttar Pradesh, West Bengal and Punjab. An agreement between Andhra Pradesh and Gujarat States is under consideration. The grant of permits on inter–State routes is based on the principles of parity in service mileage done by the buses of each State in the other State. However, the grant of inter-State public carrier permits is on the basis of parity in the number of permits. Variations to the existing stage carriage permits are agreed to by mutual correspondence and inter-State agreements with the States concerned.

In order to meet the needs of the tourists of the Southern States, an agreement has been entered into with the States of Tamil Nadu, Karnataka and Kerala for operation of 20 tourist taxis of each State to ply in all the four States on single point taxation. Action is being taken to increase these Vehicles from 20 to 100 for each State.

The principle of single point tax is observed in respect of the taxation on motor vehicles as well as tax on passenger and goods in respect of vehicles plying between Andhra Pradesh and States of Tamil Nadu and Karnataka. The existing quota of 2,500 public carrier vehicles covered by counter-signature on single point tax between the States of Andhra Pradesh and Tamil Nadu is considered to be inadequate. It is being enchanced by 1,000 more counter signature for operation by each State. With regard to Maharashtra and Madhya Pradesh States the single point tax system is observed in so far as tax on motor vehicles only is concerned. The Andhra Pradesh State is

collecting surcharge content of motor vehicles tax from the vehicles of Maharashtra and Madhya Pradesh States as these States are also collecting tax on passengers and goods. Since Orissa State is collecting passenger tax on Andhra Pradesh Vehicles, Government of Andhra Pradesh levied surcharge content in respect of the stage carriages of Orissa plying on inter-State routes plying in Andhra Pradesh and Orissa States.

Restrictions regarding plying of lorries on inter-state and intra-state routes.

The policy for the operation of goods vehicles is formulated with a view to provide free flow of traffic on inter-State as well as intra-State routes in order to keep pace with the increasing demand for provision of additional transport facilities due to the economic development to the Country. This has become necessary as the Railways which are the only other important mode of transport are not able to cope up with the demand.

Efforts have always been made for the increase of quota fixed in the inter-State agreement where there is demand for such increase.

Multi-State operation of Vehicles:

In order to ensure free flow of inter-State traffic, a special reciprocal agreement was entered into between the States of Andhra Pradesh, Kerala, Tamil Nadu, Maharashtra and Karnataka for operation of 200 public carriers of each of the five States throughout the five States on National and State Highways with composite permits issued in the Home State without the need for obtaining counters signature of the other four States. The vehicles operating under this agreement can operate on all National and State Highways with a deviation upto 30 Kms. with a view to reach a recognised market place of established consignee or consignor. A proposal to expand the above scheme by admitting the Union Territories of Pondicherry and Goa into the scheme with 50 and 60 permits respectively and also to increase the quota of permits from 200 to 250 for the States of Andhra Pradesh Kerala, Maharashtra, Karnataka and Tamil Nadu has been accepted by this Government.

The vehicles operating on the basis of the above agreement have to pay an annual tax of Rs. 500 in each of the reciprocating States in addition to the taxes levied by the Home State.

BILATERAL AGREEMENTS WITH TAMIL NADU, MAHARASHTRA,KARNATAKA, ORRISSA AND MADHYA PRADESH.

(a) *Goods Transport:*

In the matter of goods transport, there has been a tremendous liberalisation in the area of operation in the last decade. Originally permits used to be issued to the lorries to ply within the district. Later on Zonal permits were issued permitting them to ply in six chosen districts and at present State-wide permits are being granted to all the lorries Inter-State movement of goods is being encouraged and bilateral agreements have been entered with the States of Tamil Nadu, Karnataka Maharashtra, Madhya Pradesh, and Orissa and efforts are being made, to enter into inter-State agreements with the distant States like Punjab Haryana and Himachal Pradesh.

The total number of permits agreed to be countersigned in respect of the neighbouring States based vehicles is as follows:

Name of the State.	Total number of permits agreed to be countersigned.
Tamil Nadu	2,500
Karnataka	1,100
Maharashtra	1,500
Orissa	325
Madhya Pradesh	75

Efforts are being made to increase the number of permits of Tamil Nadu (500 more), Maharashtra (750), Orissa (500) and Karnataka (1,000)

This State has entered into agreement with Tamil Nadu, Karnataka, Maharashtra, Madhya Pradesh, Delhi and Orissa to grant temporary permits to goods vehicles or short-term licence basis. According to this scheme, goods vehicles operators may obtain tomporary permits from the Regional Transport Officer for their vehicles for a short period of 7 days or 30 days on payment of separate tax to the respective State. The State is getting an approximate annual income of Rs. 26,00,000 towards taxes and fees from the other State Lorries.

Distribution of Tyres and Tubes:

Government issued the Andhra Pradesh Tyres and Tubes Dealers Licensing Order, 1973 to control distribution of tyres; but it has been struck down by the A. P. High Court. The Government have no statutory power to license and control the dealers. The Government of

India have been requested to examine the question of delegating necessary powers to the State Government in the light of the observations made by the High Court in its Judgement. Simultaneously, they were also addressed to give their concurrence for issue of control order, under the Defence of India Rules. Their final reply is awaited. The informal arrangements have, however been made in consultation with the Transport Commissioner, the representatives of tyre manufacturers and the bus and truck operators for proper distribution of tyres.

A State Advisory Committee with the T.C. as Chairman and 21 non-officials representing lorry and bus operators and representatives of tyre Manufacturer has been formed to ensure proper distribution of tyres and tubes to the operators in the State. The Collectors have been instructed to form District Committees with the concerned R.T.O as the Secretarty to look after the distribution work in each district.

The Government of India have since constituted a Central Co-ordinating Committee to assess overall and State-wise requirements and to draw up a programme of distribution for the year on a quarterly basis. The State Government have also constituted a State Level Committee on the lines advised by the Government of India in the place of the State Advisory Committee constituted earlier, to function under the overall guidance of the Central Co-ordinating Committee.

COMMITTEE FOR PRENENTION OF HARASSMENT WHILE PLYING ON ROAD:

On receipt of representations from various transport associations of the State regarding alleged harassment by the Police, Government had Constituted Committee with the Home Secretary and the Inspector-General of Police to enquire into the complaints. The problem of accidents on the high-ways is receiving high priority and in order to minimise the accidents, Government is contemplating to have driving Schools where drivers receive proper training. The system of high-way patrol to prevent over speeding and to have a check on violations of Motor Vehicles Act and Rules is also under the consideration of the Government.

Consultative Committee of Legislators:

In G.O. Ms. No. 471 Home (Transport-1) Department, dated 27-3-1974, Government have constituted Consultative Committee consisting of 30 Legislators for Transport Department to provide forum for discussion on issues relating to Motor Vehicles and to advise them on matters of policy and their implementation. The Minister in-charge of Transport is the Chairman of the Consultative Committee and the Transport Commissioner is its Secretary. The Committee met once after its formation.

Role Played by the Transport Department during the recent Railways strike:

With a view to regulate free movement of passengers and goods the Transport Department made special arrangements for greater usage of contract carriage buses, stage carriages spare buses and lorries during the Railway strike period. To ease the congestion of traffic, the Transport Department granted special permits to Transport vehicles in the State.

In close co-ordination with the railway officials, the stock of diesel and petrol all over the State for th movement of all those vehicles was kept at all normal level during the strike period. The Regional Transport Officers kept a close watch on the stock position and deficit areas were promptly rushed to with necessary supplies through tankers.

The Regional Transport Officers in the State were directed to issue Temporary permits to the inter State vehicles and the check post inspectors were directed not to detain or obstruct their free movement.

Staff Position:

The Department needs to be strengthened. With the increase in taxation receipts, their is an imperative need to improve the efficiency of the Department. The additional staff, under contemplation, apart, from conferring better vigilance on the functioning of the Department would also ensure greater attention towards tax evasion, and strict enforcement of safety on roads.

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE I.

ORGANISATIONAL CHART.

TRANSPORT COMMISSIONER, ANDHRA PRADESH.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Secretary (State Transport Authority).	Deputy Transport Commissioner and Secretary, Regional Transport Authority, Hyderabad.	Deputy Transport Commissioner (Telangana).	Deputy Transport Commissioner (Kurnool).	Deputy Transport Commissioner (Guntur).	Deputy Transport Commissioner (Kakinada).
4 Assistant Secretaries	2 Assistant Secretaries	Regional Transport Officer (Flying squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).	Regional Transport Officer (Flying Squad).
Staff	Staff	Staff	Staff	Staff	Staff

ANNEXURE II.

	District.	Regional Transport Officer.	Additional Regional Transport Officer.
1.	Srikakulam	1	..
2.	Visakhapatnam	1	1
3.	East Godavari	1	1
4.	West Godavari	1	..
5.	Krishna	1	1
6.	Guntur	1	1
7.	Prakasam	1	..
8.	Nellore	1	..
9.	Chittoor	1	1
10.	Cuddapah	1	..
11.	Anantapur	1	..
12.	Kurnool	1	..
13.	Khammam	1	..
14.	Nalgonda	1	..
15.	Mahaboobnagar ..	1	..
16.	Medak	1	..
17.	Nizamabad	1	..
18.	Adilabad	1	..
19.	Karimnagar	1	..
20.	Warangal	1	..
21.	Hyderabad District and Twin Cities.	1 Deputy Transport Commissioner.	..
		2 Assistant Secretaries.	..

ANNEXURE III.

Deputy Transport Commissioners	*Districts*
1. Kakinada	.Srikakulam, Visakhapatnam, East Godavari and West Godavari·
2. Guntur	..Krishna, Guntur, Prakasam, and Nellore.
3. Kurnool	..Kurnool, Cuddapah, Chittoor and Anantapur.
4. Hyderabad (Telangana)	. Nalgonda, Khamam, Mahboobnagar, Medak, Nizamabad, Adilabad Warangal and Karimnagar.

ANNEXURE IV.

	R.T.O.	M.V.I.	*Districts*
Flying Squad, Kakinada	1	1	Srikakulam, Visakhapatnam. East Godavari and West Godavari
Flying Squad, Guntur ..	1	1	Krishna, Guntur, Prakasam and Nellore.
Flying Squad, Kurnool ..	1	1	Kurnool, Chittoor, Cuddapah and Anantapur.
Flying Squad, Hyderabad	1	1	Hyderabad, Khammam, Mahboobnagar, Nizamabad, Nalgonda, Karimnagar Medak, Adilabad and Warangal.

ANNEXURE V.

CHECK POSTS.

Disirict	*Place of Check Post*
1. Chittoor ..	.. 1. Renigunta. 2. Naraharipeta.
2. Nellore	.. 1. Tada.
3. Medak ..	.. 1. Zaheerabad.
4. Nizamabad ..	.. 1. Pitlam. 2. Saloora.
5. Adilabad ..	.. 1. Kamai, 2. Wankidi.
6. Hyderabad ..	.. 1. Saroornagar.

ANNEXURE VI.

Category	Rate of tax per quarter
(*a*) Transport vehicles plying for hire and used for transport of passengers on city service routes or fair weather routes.	Additional tax of 5 paise on every rupee of the tax payable.
(*b*) Transport vehicles plying for hire and used for the transport of passengers on any other route and permitted to cover in a day a total distance of .	
(*i*) not exceeding 160 k.ms.	..5 paise on every rupee of the tax payable.
(*ii*) exceeding 160 k.ms. but not exceeding 240 k.ms.	10 paise on every rupee of the tax payable.
(*iii*) exceeding 240 k.ms.	15 paise on every rupee of the tax payable.
(*c*) Goods vehicles (public carriers or private carriers).	10 paise on every rupee of the tax payable
(*d*) Owners of vehicles having not less than one hundred vehicles but not more than five hundred vehicles.	20 paise on every rupee of the tax payable.
(*e*) Owners of vehicles having more than 500 vehicles.	30 paise on every rupee of the tax payable.
(*f*) Tractor/Trailors not used solely for agricultural or mining operations but used by the registered owner for any other purpose of his own ..	Rs. 25.00

In addition to the above, the rates of taxes in respect of the following categories have been increased with effect from 1st April 1974 and the additional amount expected is Rs. 135 lakhs.

Category	*Rate of increase*
Scooters/Motor Cycles without side car ..	From Rs. 12 to 15.
Scooters/Motor Cycles with side car ..	From Rs. 16 to 20.
Cars and Jeeps	From Rs. 45 to 50.
Omni buses	From Rs.10 to 20 per seat
Contract carriages	From Rs. 45 to 50 per seat.

ANNEXURE VII

Statement showing the receipts and expenditure, Tronsport Department

Year	Receipts	Expenditure	Percentage of Expenditure.
1959-60 ..	2,53,99,000	6,62,807	2.64
1960-61 ..	2,80,78,000	10,46,976	2.74
1961-62 ..	3,56,58,000	11,15,435	3.12
1962-63 ..	4,35,12,000	12,88,540	2.96
1963-64 ..	6,81,17,000	13,25,208	1.94
1964-65 ..	6,47,29,000	14,65,113	2.26
1965-66 ..	8,32,98,000	16,69,473	2.04
1966-67 ..	8,31,38,000	19,52,300	2.34
1967-68 ..	9,05,34,000	20,56,777	2.27
1968-69 ..	13,12,00,000	23,68,403	1.85
1969-70 ..	14,09,73,000	27,34,085	1.94
1970-71 ..	14,53,96,481	30,44,564	2 08
1971-72 ..	15,82,46,211	32,62,163	2.07
1972-73 ..	15,83,06,800	37,44,700	2.37
1973-74 ..	20,30,28,000 (Approximately)	38,70,000 (Approximately)	1.87

ANNEXURE VIII

STATEMENT SHOWING VEHICULAR STRENGTH IN ANDHRA PRADESH STATE DURING LAST 13 YEARS.

S. No.	Year (as on 31st March of every year)	Stage Carriages		Goods vehicle public and private		Taxi contract
		On Roll	On Road	On Roll	On Road	On Roll
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	1961 ..	5,503	3,388	10,645	7,075	525
2.	1962 ..	6,041	3,531	13,239	8,243	801
3.	1963 ..	6,092	3,561	12,636	9,056	1,094
4.	1964 ..	6,613	3,665	13,986	10,099	1,255
5.	1965 ..	6,631	3,942	15,304	10,533	1,431
6.	1966 ..	6,749	4,143	17,084	12,495	1,491
7.	1967 ..	7,043	4,342	16,950	12,509	1,832
8.	1968 ..	7.458	4,841	18,588	13,774	2,487
9.	1969 ..	5,396	4,774	17,149	14,361	2,990
10.	1970 ..	6,011	5,059	15,035	13,899	3,436
11.	1971 ..	6,830	5,298	19,312	15,659	4,692
12.	1972 ..	6,641	5,559	19,307	15,799	4,499
13.	1973 ..	6,402	5,192	21,287	17,949	5,611

ANNEXURE - IX

Fares charged by the Auto-rickshaws and Taxi cabs.

	Existing rate before 13-11-1972	*Revised rate.*
Auto-rickshaws:	30 Paise per k.m. subject to minimum of 30 Paise.	50 paise per k.m. subject to a minimum of 60 Paise.
Taxi Cars:		
With Horse power upto 18.	50 Paise per k.m, subject to minimum of 80 paise.	90 paise per k. m. subject to minimum of Rupee one.
With Horse power above 18.	70 paise per k.m. subject to a minimum fare of one rupee and ten paise.	Re. 1 subject to a minimum of rupee one.
Station wagon type, with Horse power above 18.	70 paise per k.m. subject to a minimum fare of one rupee and thirty five paise.	Rs. 1-25 paise per k.m. subject to a minimum of rupee one.

APPENDIX - I

Category of Vehicle	Rate of tax as on 31-3-1974 (per quarter)	Rate of tax as on 1-4-1974 (Revised per quarter)	Additional Revenue per annum
Motor Cycles:			
Below 350 cc.	Rs. 12.00	Rs. 15.00	Rs. 6.74 lakhs
Above 350 cc	Rs. 16.00	Rs. 20.00	
Tricycles	Rs. 16.00	Rs. 20.00	

APPENDIX - II.

Category of Vehicles	Rate of tax as on 31-3-1974 (per quarter)	Rate of tax as on 1-4-1974 (Revised per quarter)	Additional Revenue per annum
Cars with Unladen weight between 762.152 Kgs.	Rs. 45.00	Rs. 50.00	Rs 7.08 lakhs

APPENDIX - III

Category of Vehicles	Rate of tax as on 31-3-1974 (per quarter)	Rate of tax as on 1-4-1974 (Revised per quarter)	Additional Revenue per annum
Omnibuses	Rs. 10.00 per seat for quarter	Rs.20.00 per seat for quarter	Rs.16.28 lakhs

APPENDIX - IV

Category of Vehicles	Rate of tax as on 31-3-1974 (per quarter)	Rate of tax as on 1-4-1974 (Revised per quarter)	Additonal Revenue per annum
Contract Carriages	Rs. 40.00 per seat per quarter	Rs. 50.00 per seat per quarter	Rs. 14.00 lakhs

APPENDIX - V.

Category of Vehicles	Rate of tax as on 31-3-1974 (per quarter)	Rate of tax as on 1-4-1974 (Revised per quarter)	Additional Revenue per annum
Tractors and Tractor trailer not used solely for agricultural and mining purposes but used by the owner for any other purpose of his own.	..	Rs. 25.00 per quarter.	Rs. 8.74 lakhs

APPENDIX - VI

Category of Vehicles.	Existing Rate of tax as on 31-3-1974.	Revised tax as on 1-4-1974.	Additional Revenue per annum.
(1)	(2)	(3)	(4)
Goods Vehicles:	Rs.	Rs.	
(*a*) Motor Cycle Tricycles not exceeding 300 Kgs.	170.00	187.00	Rs. 64.54 lakhs.
(*b*) Vehicle not exceeding 1,000 Kgs.	200 00	220.00	
(*c*) Vehicle exceeding 1,000 Kgs. but not exceeding 1,500 Kgs. ..	270.00	297.00	
(*d*) Vehicles exceeding 1,500 Kgs. but not exceeding 2,300 Kgs. ..	300.00	330.00	
(*e*) Vehicles exceeding 2,300 Kgs. but not exceeding 3,000 Kgs. ..	340.00	374.00	
(*f*) Vehicles exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 4,300 Kgs. ..	380.00	418.00	
(*g*) Vehicles exceeding 4,300 Kgs. but not exceeding 5,600 Kgs. ..	510.00	561.00	
(*h*) Vehicles exceeding 5,100 Kgs. but not exceeding 7,600 Kgs. ..	590.00	649.00	
(*i*) Vehicles exceeding 7,600 Kgs. but not exceeding 9,100 Kgs. ..	670.00	737.00	
(*j*) Vehicles exceeding 9,100 Kgs. but not exceeding 10,700 Kgs. ..	720.00	792.00	
(*k*) Vehicles exceeding 10,700 Kgs. but not exceeding 12,700 Kgs. ..	769.00	836.00	
(*l*) Vehicles exceeding 12,700 Kgs. but not exceeding 14,700 Kgs ..	820.00	902.00	
(*m*) Vehicles exceeding 14,700 Kgs. but not exceeding 15,500 Kgs. ..	880.00	968.00	

APPENDIX—VII—CITY AND TOWN SERVICES

Category of Vehicles and the distance plied (Stage Carriages)	Existing rate of tax on 31-3-1974	Revised tax by way of levy of Addl. tax as on 1-4-1974	Revised rate of tax as on 1-7-1974.	Additional Revenue per annum. As per Col. 3.	Additional Revenue per annum. As per Col. 4.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
City and Town Services for every passenger (other than the driver and conductor) while the vehicle is permitted to carry and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day-					
(a) Upto 80 K.M. ..	40.00	42.00	50.00	1.00 lakh.	24.00 lakhs.
(b) 80-100 K.M. ..	60.00	63.00	75.00		
(c) 100-120 K.M. ..	74.00	77.70	90.00		
(d) 120-160 K.M. ..	78.00	81.90	95.00		
(e) 160-240 K.M. ..	85.00	89.25	105.00		
(f) 240-320 K.M. ..	93.00	97.65	115.00		
(g) Exceeding 320 K.M. ..	99.00	103.95	120.00		

Category of Vehicles and distance plied (Stage Carriages)	Existing rate of tax as on 31-3-74.	Revised tax by way of levy of Addl. tax as on 1-4-74	Revised rate of tax as on 1-7-74	Additional Revenue per annum.	
				As per Col. 3.	As per Col. 4.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Fair weather routes for every passenger (other than the Driver and Conductor) while vehicle is permitted to carry and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day-					
(a) Upto 80 K.M. ..	40.00	42.00	45.00	Rs. 1.00 lakh.	Rs.4.00 lakhs.
(b) 80-100 K.M. ..	50.00	52.50	55.00		
(c) 100-120 K.M. ..	64.00	67.20	70.00		
(d) 120-160 K.M. ..	68.00	71.40	75.00		
(e) 160-240 K.M. ..	85.00	87.25	95.00		
(f) 240-320 K.M. ..	94.00	98.70	105.00		
(g) Exceeding 320K,M..	100.00	105.00	110.00		

APPENDIX—IX—MOFFUSSIL ROUTES

Category of Vehicles.	Existing Rate of tax as on 31-3-1974.	Revised tax by way of levy of Addl. tax as on 1-4-1974	Revised Rate of tax as on 1-7-1974	Additional Revenue per annum. As per Col. 3.	As per Col. 4.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
For every passenger(other than the driver and conductor) and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day:					
(*a*) Upto 80 K.M.	.. 40.00	42.00	50.00		
(*b*) 80–100 K.M.	.. 60.00	63.00	75.00		
(*c*) 100–120 K.M.	.. 74.00	77.70	90.00		
(*d*) 120–160 K.M.	.. 78.00	81.90	95.00	Rs. in lakhs.	
(*e*) 160–240 K.M.	.. 95.00	104.50	115.00	83.00	200.00
(*f*) 240–320 K.M.	..104.00	119.60	125.00		
(*g*) Exceeding 320 K.M.	110.00	126.50	135.00		

APPENDIX—X

In respect of owners of motor Vehicles having more than 100 but less than 500 vehicles, an additional tax was levied at the rate of 20 paise on every rupee of the tax payable in respect of all such transport vehicles from 1-4-1974. The additional revenue on this account is Rs. 1.24 lakhs.

In respect of owners of motor vehicles having more than 500 vehicles, an additional tax at the rate of 30 paise on every rupee of the tax payable in respect of all such transport vehicles from 1-4-1974 was levied. The additional revenue on this acoount is Rs. 248.7 lakhs.

సభావతి మహాశయా,

'వాహనాలపై పన్నుల'కు సంబంధించిన XI నెం. డిమాండును 'వాహనాలపై పన్నుల'కు సంబంధించి 1974-75 బడ్జెటు అంచనాలు ఈ క్రింది విధంగా వున్నాయి.

గ్రాంటు డిమాండు (ఓటుచేయబడినది)	...	1,46,81,000.00
చార్జిచేసిన మొత్తం పైకం	....	లేదు
XI నెం. డిమాండు క్రింద వెరశి మొత్తం	....	1,46,81,000,00

రాష్ట్రంలో మోటారు వాహనాల నిర్వహణ యంత్రాంగం ఖర్చులకోసం, ఈ క్రింది చట్టాల నిబంధనలను నమోదుచేసిన నియమాలను అమలు పరచడం కోసం పైన తెలిపిన గ్రాంటు వ్యయం ఉద్దేశించబడింది.

1. 1939, మోటారు వాహనాల చట్టం, దానిక్రింద రూపొందించిన, నియమాలు.
2. 1963, ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వాహనాల పన్ను విధింపు చట్టం, దానిక్రింద రూపొందించిన నియమాలు.
3. మోటారుకార్ల, స్కూటర్ల వాణిజ్య వాహనాల (పంపకం, అమ్మకం) నియంత్రణ ఉత్తర్వు.

ఈ డిమాండుకు సంబంధించి 1974-75బడ్జెటు అంచనాల ఈ క్రింది విధంగా వున్నాయి.

వాహనాలపై పన్నులు సవివరమైన 241 నెం. అకౌంటు

		రూ. పై.
(ఎ) నిదేశ, నిర్వహణలు :—		
(i) ప్రధాన కార్యాలయం	....	5,48,600.00
(ii) ప్రాంతీయ కార్యాలయాలు	....	3,20,700.00
(iii) జిల్లా కార్యాలయాలు	....	27,32,600.00
(iv) రాష్ట్ర రవాణా అప్పిలేటు ట్రిబ్యునల్	....	1,19,400.00
(v) ఏకమొత్తం కేటాయింపు :		
(i) వేతనాలు	....	53,800.00
మొత్తం (ఎ)		87,75,100.00
(బి) మోటారు వాహనాల తనిఖీ	....	9,05,900.00
వాహనాలమీద పన్నులు 241 మొత్తం డిమాండు.	....	46,81,000.00
588. పెట్టుబడి వినియోగం-ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థలో పెట్టుబడులు		1,00,000.00
మొత్తం డిమాండు XI		1,46,81,000

వ్యవస్థ నిర్మాణం :

రవాణా కమీషనరు, శాఖాధిపతిగాను, రాష్ట్ర రవాణా అధికార వర్గానికి అధ్యక్షుడుగా వున్నారు. రాష్ట్ర రవాణా అధికార వర్గానికి ప్రధాన నిర్వహణ అధికారిగా ఒక కార్యదర్శి, ఆయనకు తోడుగా నలుగురు సహాయ కార్యదర్శులు వున్నారు. ఈ శాఖకు ప్రధానంగా 1939 భారతీయ మోటారు వాహనాల చట్టం, 1963 ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వాహనాల పన్ను విధింపు చట్టం, ఈ రెండింటి క్రింద చేసిన నియమావళులను అమలుపరిచే బాధ్యత ఉన్నది.

పరిపాలనా సౌలభ్యంకోసం ప్రాంతీయ రవాణా అధికారుల నిర్వహణకోసం రాష్ట్రం 21 యూనిట్లుగా విభజించబడింది. హైదరాబాదు-సికిందరాబాదు జంటనగరాలు కాకుండా ఒక్కొక్క రెవిన్యూ జిల్లాకు ఒక్కొక్క యూనిటు ఉన్నది. జంటనగరాల ప్రాంతం డెప్యూటీ రవాణా కమీషనరు హోదా గలిగిన అధికారి నియంత్రణలో ఉన్నది. ఈయన రవాణా శాఖ డిప్యూటీ కమీషనరుగాను హైదరాబాదులోని ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గం కార్యదర్శిగాను వ్యవహరిస్తున్నారు. ఈయనకు తోడ్పడడంకోసం ప్రాంతీయ రవాణా అధికారుల హోదాలో ఇద్దరు సహాయ కార్యదర్శులు ఉన్నారు పనిభారం పెరిగినందువల్ల 5 జిల్లాలలోని ప్రాంతీయ రవాణా అధికారులకు అదనపు ప్రాంతీయ రవాణా అధికారులు తోడ్పడుతున్నారు. కాకినాడ, గుంటూరు, కర్నూలు, హైదరాబాదు ప్రధాన కార్యాలయాలలో నలుగురి డిప్యూటీ రవాణా అధికారులు ఉన్నారు. ఈ నాలుగు కేంద్రాలు ప్రధాన కార్యాలయాలుగా నాలుగు సంచార దళాలు ఉన్నాయి. ఒక్కొక్కదానిలోను ప్రాంతీయ రవాణా అధికారి ఒకరు, మోటారు వాహనాల ఇనస్పెక్టరు ఒకరు, కానిస్టేబిళ్లు నలుగురు ఉన్నారు. వీరు తమ అధికార ప్రాంతపు రవాణాశాఖ డిప్యూటీ కమీషనర్లకు అనుబంధమై ఉంటారు. ప్రభుత్వానికి రావలసిన పన్నుల ఎగవేతలను నిరోధించడానికి, మెరుపు దాడులు జరపడానికి ఈ సంచార దళాలు ఉద్దేశించబడ్డాయి. వీటికి సంబంధించిన నిర్మాణ వ్యవస్థ 1వ అనుబంధంలో తెలుపబడింది.

ప్రత్యేకించి ఇరుగు పొరుగు రాష్ట్రాలలోని వాహనాలు ప్రభుత్వానికి చెల్లించవలసిన పన్నును ఎగవేయకుండా చేయడంకోసం రాష్ట్ర పోలిమేరలలో చెక్‌పోస్టులు నెలకొల్పబడ్డాయి. పర్మిట్లు లేకుండాను, ప్రభుత్వానికి మామూలుగా చెల్లించవలసి ఉన్న పన్నులను చెల్లించకుండాను తప్పించుకపోయే వాహనాలను ఈ చెక్‌పోస్టులు నిరోధిస్తున్నాయి. వీటికి సంబంధించిన వ్యవస్థ నిర్మాణం Vవ అనుబంధంలో తెలుపబడింది.

రాష్ట్రంలో 58 మంది మోటారు వాహనాల ఇన్స్‌పెక్టర్లు, 54 మంది సహాయ మోటారు వాహనాల ఇన్స్‌పెక్టర్లు ఉన్నారు. ఒక తాలూకాలోను లేదా ప్రక్క-ప్రక్కనున్న కొన్ని తాలూకాలలోనూ ఉన్న వాహనాల సంఖ్యను దృష్టిలో ఉంచుకొని వారి నిర్వహణ అధికార పరిధి నిర్ణయించబడుతున్నది. వాటి ప్రధాన కార్యాలయం ప్రాంతీయ రవాణా కార్యాలయ ప్రాంతాలలోని ప్రధానమైన కేంద్రంలోగాని, ఆ ప్రాంతంలోని అనుకూలమైన కేంద్రంలోగాని ఉంటుంది. ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర

రోడ్డు రవాణా సంస్థలో డిప్యుటేషన్ మీద మోటారు వాహనాల ఇన్స్పెక్టర్లు ఆరుగురు పని చేస్తున్నారు. రాష్ట్ర రవాణా సంస్థ నిర్వహించే రోడ్లమీద ప్రైవేటు ఆపరేటర్లు బండ్లు నడపకుండా ఈ క్రింది ప్రదేశాలలో ఒక్కొక్క ఇన్స్పెక్టరు ఉన్నారు.

1. గుంటూరు
2. విజయవాడ
3. ఏలూరు
4. జంట నగరాలు
5. కరీంనగరు
6. వరంగల్లు

హైదరాబాదులో ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర వ్యవసాయ పరిశ్రమల సంస్థలో మరొక ఇన్స్పెక్టరు పనిచేస్తున్నారు.

వివిధ అధికారుల అధికారాలు విధులు :

రవాణాశాఖ కమీషనరు శాఖాధిపతిగాను రవాణా అధికార వర్గానికి అధ్యక్షులుగాను వున్నారు. (1) 1959 మోటారు కార్ల (పంపిణీ, అమ్మకం) నియంత్రణ ఉత్తర్వు, (2) 1969, స్కూటర్ల (పంపిణీ, అమ్మకం) నియంత్రణ ఉత్తర్వు, (3) 1974, వాణిజ్య వాహనాల (తిరిగి అమ్మకం మీద నిర్బంధం) ఉత్తర్వును అమలుజరిపే బాధ్యత ఉన్నది. రవాణా కమీషనరు తరువాత రవాణా అధికార వర్గానికి ప్రధాన నిర్వహణ అధికారిగా దాని కార్యదర్శి ఉన్నారు. రవాణా అధికార వర్గం కార్యదర్శిగా తాను పాటించవలసిన విధులకు తోడుగా తాబేదారీ అధికారులు అందరి మీద ఆయన పరిపాలన నియంత్రణా అధికారం వహిస్తారు.

శాఖ నిర్వహణలో రవాణా శాఖ కమీషనరుకు, కార్యదర్శికి సహాయ కార్యదర్శులు తోడ్పడుతారు. ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గాలకు ప్రాంతీయ రవాణా అధికారులు కార్యదర్శులుగా ఉన్నారు. ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గం మామూలు వ్యవహారాలను సక్రమంగాను, సత్వరంగాను పరిష్కరించడానికి. పర్మిట్లను పునర్నవీకరణ, ప్రయివేటు పబ్లికు, తాత్కాలిక పర్మిట్లు వగైరాల మంజూరువంటి కొన్ని అధికారాలను ప్రాంతీయ రవాణా అధికారులైన కార్యదర్శులకు ఇవ్వడం జరిగింది. మోటారు వాహనాల చట్టం, మున్ని షిధింపు చట్టం క్రింద ప్రాంతీయ రవాణా అధికార్లు లైసెన్సింగు అధికార్లుగా వుంటారు.

వీరు తమ అధికార క్షేత్రాలలోని కార్యాలయాలకు తనిఖీ చేయడం, రెవిన్యూ వసూళ్ళకుండా చూడడం, సాధారణ ఆదేశాలు జారీ చేయడం వీరి ముఖ్యమైన విధులలో వున్నాయి. వీరు రవాణా సంస్థ,

ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వాహనాల పన్ను చట్టం-పీటి క్రింద రూపొందించిన నియమావళులను ఉల్లంఘించకుండా మోటారు వాహనాలను నిరోధించడానికి వారికి అధికారాలు ఇవ్వబడ్డాయి. 1963 ఆంధ్ర ప్రదేశ్ మోటారు వాహనాల పన్ను చట్టం, దానిక్రింద చేసిన నియమాలు క్రింద వీరు అప్పీలేటు అధికారులుగా వుంటారు.

సంచార కోర్టులు :

విజయవాడలో సంచారకోర్టు ఒకటి నెలకొల్పబడింది మోటారు వాహనాల చట్టం, దానిక్రింద చేసిన నియమావళి క్రింద కేసులను విచారించడంకోసం దాని అధికార పరిధి కృష్ణా, గుంటూరు, పశ్చిమ గోదావరి జిల్లాలకు విస్తరించి వుంటుంది. జుడీషియలు రెండవతరగతి మేజిస్ట్రేటు యీ సంచార న్యాయస్థానాన్ని నిర్వహిస్తారు. ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర రోడ్డు రవాణా సంస్థ వాహనాలలో టిక్కెట్లు లేకుండా ప్రయాణం చేసే వారిని ప్రయాణికుల అక్రమ ప్రవర్తనను, పుట్ బోర్డుల మీద ప్రయాణం చేయడాన్ని నిరోధించడంకోసం హైదరాబాదు, సికిందరాబాదు నగరాలు ఒక్కొక్క-దానిలోను ఒకటిచొప్పున రెండు సంచార కోర్టులు నెలకొల్పబడ్డాయి.

శాఖీయ ట్రిబ్యునళ్లు, వాటి నిర్మాణం, విధులు :

(ఎ) రాష్ట్ర రవాణా అధికార వర్గం :

ఇది రవాణాశాఖ కమిషనరు అధ్యక్షుడుగాను, రోడ్ల, భవనాల చీఫ్ ఇంజనీరు, అధికారేతర వ్యక్తి సభ్యులుగాను ఏర్పాటు చేయబడింది. ఈ అధికార వర్గం ట్రంకురోడ్లమీద 160 కి. మీ కు మించి నిర్వహించబడే దూరపు రూట్లకు సంబంధించి, మోటారు వాహనాల చట్టం IV-ఎ అధ్యాయంక్రింది రాష్ట్రరవాణా సంస్థకు స్టేజి క్యారేజి పర్మిట్లు జారీ చేయవలసిన అంతర్జిల్లా రూట్లకు సంబంధించి ఏకైక రవాణా అధికారవర్గంగా నిర్వహించటానికై ప్రాంతీయ రవాణా అధికారవర్గాల కార్యకలాపాలను, విధానాలను క్రమబద్ధం చేసి సమన్వయం చేయడానికి సంబంధించిన ప్రధానమైన విధులను నిర్వహిస్తుంది.

(బి) అప్పిలేటు అధికార వర్గం :

రవాణా శాఖ కమీషనరు అప్పిలేటు అధికార వర్గంగా వ్యవహరిస్తారు. 1971 ఏప్రిల్ 1వ తేదీకి ముందు ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గం జారీచేసిన వుత్తరువులమీద మోటారు వాహనాల చట్టం 64వ విభాగం క్రింద చేయవలసిన అప్పీళ్ళు ఈ అధికార వర్గమునకు చేయవచ్చును.

(సి) రాష్ట్ర రవాణా అప్పిలేటు ట్రిబ్యునలు :

ప్రభుత్వ రవాణా అప్పిలేటు ట్రిబ్యునలు 1971 ఏప్రిలు 1 నుంచి నెలకొల్పబడింది. 1969 మోటారు వాహనాల (సవరణ) చట్టం ద్వారా సవరింపబడిన మోటారు వాహనాల చట్టం 64వ విభాగం క్రింద జిల్లా జడ్జి హోదాకలిగి

పూర్తి కాలం పనిచేసే జుడీషియలు అధికారితో ఈ ట్రిబ్యునలు ఏర్పాటు చేయబడింది ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గాలు లేదా వాటి కార్యదర్శులు, రాష్ట్ర రవాణా అధికార వర్గం కార్యదర్శులు జారీచేసిన ఉత్తర్వుల మీద ఈ చట్టం క్రింద చేసుకొన్న అప్పీళ్లను, రివిజను దరఖాస్తులను ఈ అప్పిలేటు ట్రిబ్యునలు విచారణ చేసి, పరిష్కరిస్తుంది.

ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గాలు :

రాకపోకల నియంత్రణ నిమిత్తం రోడ్డు రవాణా పరిశ్రమలను క్రమబద్ధం చేసేందుకుగాను రాష్ట్ర మందలి ఒక్కొక్క రెవిన్యూ జిల్లాకు వేరువేరుగా ఒక ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గాన్ని ఏర్పాటు చేయడం జరిగింది. ఈ ప్రాంతీయ రవాణా అధికారవర్గంలో జిల్లా కలెక్టరు చైర్మనుగాను, పోలీసు సూపరింటెండెంట్ వైస్ చెయిర్మనుగాను, జిల్లాపై అధికార క్షేత్రం కలిగివున్న ఎగ్జిక్యూటివ్ ఇంజనీరు, డిప్యూటీ ట్రాన్స్‌పోర్టు కమీషనర్ తదితర అధికార వ్యక్తి ఒకరు సభ్యులుగా వుంటారు. హైదరాబాదులోని ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గాలకోరం అయిదుగురు సభ్యులు, కాగా అన్ని ఇతర ప్రాంతీయ రవాణా అధికార వర్గాల కోరం ముగ్గురు సభ్యులు.

సాధారణ విషయాలు :

సంతలు, ఉత్సవాలు వుండే సమయంలో ప్రయాణీకు ను తీసుకువెళ్లడంకోసం ప్రత్యేక టూరిస్టు పార్టీల కోసం ప్రత్యేక పర్మిట్లు ఇవ్వబడుతున్నాయి పర్మిటు నిబంధనలను ఉల్లంఘించిన సందర్భాలు దృష్టిలోనికి వచ్చినట్లయితే సంబంధించిన అధికార వర్గాలు తగు చర్యలు తీసుకుంటాయి.

రాష్ట్రంలో రోడ్డు, రైలు రవాణాలమధ్య పోటీ ఏదీలేదు కొత్త రూట్లు ప్రారంభించినప్పుడు ప్రస్తుత రూట్ల పై ఆదవపు బస్సులు వేసినప్పుడు, ప్రస్తుత రూట్లలో మార్పులు చేయదలచినప్పుడు వాటిని గురించి రైల్వే అధికారవర్గాలకు తెలియజెప్పడం జరుగుతుంది. ఈ విషయాల్లో వారి అభిప్రాయాలు తెలుసుకోబడతాయి. రోడ్డు, రైలు రవాణాల మధ్య ఎట్టి పోటీ లేకుండా చూడడానికి అవసరమైన ముందు జాగ్రత్త చర్యలన్నింటిని తీసుకోవడం జరుగుతుంది.

పన్ను విధింపు విధానం :

1963, ఆంధ్ర ప్రదేశ మోటరు వాహనాలపై పన్ను విధింపు చట్టం అమలులోవున్నది. వివిధ తరగతులకు చెందిన వాహనాలపై విధించే పన్నుల వివరాలు 1 మండి 9 వరకు గల ఎపెండెక్సులో తెలియజేయటం జరిగింది. పెట్రోలు, డీజెలు, టైర్లు, విడి భాగాల ధరలు పెరిగిన దృష్ట్యా ప్లేజి క్యారేజీలు, టాక్సీలు, ఆటోరిక్షాలు విధించే చార్జీలను సవరించవలసి వచ్చింది. టాక్సీలు, ఆటోరిక్షాల ప్రస్తుతరేట్లు సవరించిన రేట్లు ఎపెండెక్సు 9 లో తెలియజేయబడ్డాయి. ఈ వాహనాల చార్జీలను పెంచేటప్పుడు ఓవర్‌లోడ్లు, ట్యాక్సీలాన్సులు పెంచకుండా ప్రభుత్వం జాగ్రత్త వహించింది

ఎందుచేతనంటే పెక్కు వాహనాల డ్రైవర్ల వ్యక్తిగత యాజమాన్యం క్రిందగాని సహకార సంస్థల యాజమాన్యం క్రిందగాని ఉన్నందువల్ల పన్ను రేట్లు పెంచబడలేదు. 18-6-74 తేదీ హోం (రవాణాశాఖ) మిస్ నెం. 886 జి. ఓ. ద్వారా స్టేజి క్యారేజీల చార్జీలు ముఫసిల్ రూట్లలో కిలోమీటరుకు ప్రస్తుతం విధించ బడుతున్న 4 పైసలనుండి కిలోమీటరుకు 5 పైసలవరకు పెంచడం జరిగింది. నిర్వ హణ వ్యయం పెరిగిన కారణంగా ప్రయాణీకులనుండి వసూలుచేసే చార్జీలను పెంచే టప్పుడు ప్రభుత్వం ప్రయాణీకులకు ఇతోధికమైన సౌకర్యం కల్పించే విషయానికి తగు ప్రాధాన్యం ఇవ్వాలని సంకల్పిస్తున్నది. కిలోమీటరుకు 4 పైసలనుండి 5 పైస లకు పెంచడం జరిగింది. దానివల్ల ఆపరేటర్లకు గణనీయంగా సహాయం లభిస్తుంది. ప్రస్తుత పన్ను రేటు 20 శాతం పెంచబడింది.

1959-60 నుండి 1973-74 వరకు శాఖ ఆర్జించిన ఆదాయ వివరాలు అను బంధం-7 లో తెలియజేయబడ్డాయి. 1973-74 లో రవాణాశాఖ రాబడులు రూ. 1862 కోట్ల వరకు ఉండగలదని మొదట అంచనా వేయబడింది. శాఖ రెవిన్యూలు చెప్పుకోతగినంతగా పెరిగాయి. శాఖ ఆర్జించిన రాబడులు రూ. 20.3 కోట్లు గత పన్నెండు ఏండ్లలో ఆయేటికాయేడు ప్రతి తరగతికి చెందిన వాహనాల సంఖ్య క్రమేణా పెరుగుతూనే వున్నది. 1961 నుండి వాహనాల సంఖ్య విషయంలో పెరుగుదల తప్పిల్లు చూపే వివరణ ఎపెండిక్సు 8 లో పొందుపరచబడింది. 1959-60 లో శాఖ ఆదాయం రూ. 2.53 కోట్లు కాగా 1973-74 లో అది రూ. 20.3 కోట్లకు పెరిగింది. 1974-75 లో అది రూ. 25 కోట్లకు పెరగవచ్చునని అంచనా వేయ బడింది. శాఖ వ్యయం ఎక్కువగా పెరగలేదు. కాని 1967-68 నుండి రాబడులు అత్యధికంగా పెరుగుతున్నాయి. స్టేజి క్యారేజీల విషయంలో మొత్తం దినసరి మైలేజీ ప్రాతిపదికగా పన్ను విధింపు విధానాన్ని సవరించిన కారణంగాను, మోటారు వాహ నాల సంఖ్యకు పెంచిన కారణంగాను, రాబడులు పెరిగాయి.

ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రంలో 1.36 లక్షల మోటారు వాహనాలు ఉన్నాయి. అందులో 6,712 స్టేజి క్యారేజీలు, 21,233 సరుకుల వాహనాలు, 2,759 మోటారు క్యాబులు, త్రీవీలర్లు 815, కాంట్రాక్టు క్యారేజీలు 1,948, ఆటోరిక్షాలు 35,439 మోటారుకార్లు, జీపులు 8,748, ట్రాక్టర్లు 56,167, మోటారు సైకిల్లు స్కూటర్లు.

అంతరాష్ట్ర సర్వీసులు :

పరస్పర ఒప్పందాల ప్రాతిపదికగా అంతరాష్ట్ర పర్మిట్లు ఇవ్వడం జరుగు తున్నది. మనరాష్ట్రం ఇరుగుపొరుగు రాష్ట్రాలతోను, ఢిల్లీ, ఉత్తరప్రదేశ్, పశ్చిమ బెంగాలు, పాండిచ్చేరితోను ఒప్పందాలు కుదుర్చుకున్నది. ఆంధ్ర ప్రదేశ్, గుజరాత్ రాష్ట్రాల మధ్య ఒప్పందం పరిశీలనలో ఉన్నది. ఒక్కొక్క రాష్ట్రం మరొక రాష్ట్రంలో నడిపే బస్సుల మైలేజీ సమానత్వపు సూత్రాలనుబట్టి ఆంతరాష్ట్రీయ రూట్లపై పర్మిట్లు ఇవ్వడం జరుగుతుంది. అయితే పర్మిట్ల సంఖ్య సామ్యాన్ని బట్టి అంతరాష్ట్ర పబ్లిక్ క్యారియరు పర్మిట్లు ఇవ్వడం జరుగుతుంది. ప్రస్తుత స్టేజి క్యారేజీ సర్వీసులకు సంబంధించిన మార్పులు సంబంధించిన రాష్ట్రాలతో ఉత్తర ప్రత్యుత్తరాలు జరపడంద్వారాను అంతరాష్ట్ర ఒప్పందాలద్వారాను కరారు చేసుకోవడం జరుగుతుంది.

దక్షిణ రాష్ట్రాల పర్యాటకుల అవసరాలను తీర్చే నిమిత్తం తమిళనాడు, కర్ణాటక, కేరళ రాష్ట్రాలతో ఒప్పందం కుదుర్చుకోవడం జరిగింది. ఈ ఒప్పందాన్ని అనుసరించి ఒక్కొక్క రాష్ట్రం ఏక దశ పన్ను విధింపు ప్రాతిపదికపై నాలుగు రాష్ట్రాలలో 20 టూరిస్టు టాక్సీలను నడుపుకోవచ్చును. ఒక్కొక్క రాష్ట్రం నడపే వాహనాల సంఖ్యను 20 నుండి 100కు పెంచడానికి చర్య తీసుకోబడుతున్నది.

ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రం, తమిళనాడు, కర్నాటక రాష్ట్రాల మధ్య నడుస్తున్న వాహనాల విషయంలో మోటారు వాహనాలపై పన్ను ప్రయాణీకుల వాహనాలు, సరుకుల వాహనాలపై పన్ను విధింపునకు సంబంధించి ఏక దశ పన్ను సూత్రం పాటించబడుతున్నది. ఆంధ్రప్రదేశ్, తమిళనాడు రాష్ట్రాల మధ్య ఏక దశ పన్ను ధ్రువ సంతకం పద్ధతి వర్తింపజేయబడుతున్న ప్రస్తుత 2,500 పబ్లికు క్యారియరు వాహనాలు చాలవని భావించబడింది. ఒక్కొక్క రాష్ట్రం నడపడంకోసం మరో పెయ్యి వాహనాలను ధ్రువ సంతకం పద్ధతిపై పెంచబడుతున్నాయి. మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ్ రాష్ట్రాల విషయంలో మోటారు వాహనాలపై పన్ను విధింపునకు సంబంధించినంతవరకు ఏక దశ పన్ను విధానం పాటించబడుతున్నది. మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ్ రాష్ట్రాలు, ప్రయాణీకుల వాహనాలపై సరకుల వాహనాలపైపన్ను వసూలు చేస్తున్నందున ఆరాష్ట్రాల వాహనాల నుండి ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రం సర్‌చార్జీని వసూలు చేస్తున్నది. ఒరిస్సా రాష్ట్రం ఆంధ్రప్రదేశ్ వాహనాలపై ప్రయాణీకుల పన్నును వసూలు చేస్తున్నందున, ఆంధ్రప్రదేశ్, ఒరిస్సా రాష్ట్రాలలోగల అంతర్‌రాష్ట్ర రూట్లపై ఒరిస్సారాష్ట్రం నడుపుతున్న స్టేజి క్యారేజీలపై ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం సర్‌చార్జీవిధిస్తున్నది.

అంతరాష్ట్ర రూట్లపైనను, రాష్ట్రంలోపలి రూట్లపైనను లారీలు నడిపే విషయంలో నిబంధనలు :

దేశ ఆర్థిక పురోభివృద్ధి కారణంగా అదనపు రవాణా సదుపాయాలు కల్పించ వలసిన అవసరాలకు అనుగుణంగా అంతర్ రాష్ట్ర రూట్లపైనను, రాష్ట్రంలోపలి రూట్లపైనను వాహనాలు స్వేచ్ఛగా రాకపోకలు జరిపే నిమిత్తం సరుకుల వాహనాలను నడిపే విషయంలో ఒక విధానం రూపొందించబడింది. మరో ముఖ్య రవాణా సాధనమైన రైల్వేలు ఈ అవసరాలను తీర్చజాలనందున ఈ విధంగా చేయవలసి వచ్చింది. వాహనాల సంఖ్యను పెంచవలసిన సందర్భాలలో అంతర్ రాష్ట్ర ఒప్పందాలలో నిర్ణయించిన కోటాలను పెంచేందుకు సర్వదా కృషి జరుపబడుతున్నది.

బహు రాష్ట్రాలు వాహనాలను నడపడం :

అంతర్ రాష్ట్ర రాకపోకలకు సౌలభ్యం చేకూర్చేటట్లు చూడటంకోసం ఆంధ్ర ప్రదేశ్, కేరళ, తమిళనాడు, మహారాష్ట్ర, కర్ణాటక రాష్ట్రాలు తమ మధ్య పరస్పర ఒప్పందం ఒకటి ప్రత్యేకంగా కుదుర్చుకున్నాయి. ఈ ఐదు రాష్ట్రాలలో ఒక్కొక్క రాష్ట్రం అయిదు రాష్ట్రాలయందలి జాతీయ రహదార్లపై, రాష్ట్ర రహదార్లపై 200 పబ్లికు క్యారియర్లను నడుపుకొనవచ్చును. ఇతర సౌలభ్యాల ధ్రువ సంతకం విధానమువలన లేకుండా వాహనాల యజమానులు తమ సొంత రాష్ట్రంలో ఇవ్వబడిన ఉమ్మడి పర్మిట్లతో నడుపుకొనవచ్చును. ఈ ఒప్పందం క్రింద నడుపబడే వాహనాలు జాతీయ రాష్ట్ర రహదార్లు అన్నింటిపై తిరుగవచ్చును. ఇంతేగాక సరుకు తీసుకొను

వ్యక్తి లేక రవాణాదారు ఉండే మార్కెటు స్థలాన్ని చేరుకునేందుకై జాతీయ, రాష్ట్ర రహదార్లను విడిచి వాటి ప్రక్కన 30 కి.మీ లోపలి దూరానికి వెళ్ళవచ్చును.

పాండిచేరి, గోవా కేంద్రపాలిత ప్రాంతాలను వరుసగా 50, 60 పర్మిట్లతో పథకంలో చేర్చడం ద్వారా పై పథకాన్ని విస్తరింపజేయడానికి, ఆంధ్రప్రదేశ్, కేరళ మహారాష్ట్ర, కర్ణాటక, తమిళనాడు రాష్ట్రాలకు కోటా పర్మిట్లను 200 నుండి 250కి పెంచడానికి సంబంధించిన ఒక ప్రతిపాదనను ఈ ప్రభుత్వం ఆమోదించింది.

పై ఒప్పందాన్ని అనుసరించి నడిచే వాహనాలు స్వరాష్ట్రంలో విధించబడే పన్నులకు తోడు, ఒప్పందం చేసుకొన్న రాష్ట్రాలు ప్రతి ఒక్క దానిలో కూడా ఏటా రూ. 500 ల పన్ను చెల్లించవలసి ఉంటుంది.

తమిళనాడు, మహారాష్ట్ర, కర్ణాటక, ఒరిస్సా, మధ్యప్రదేశ రాష్ట్రాలతో
ద్వైపాక్షిక ఒప్పందాలు

(ఎ) సరుకుల రవాణా :

సరుకుల రవాణా విషయంలోగల నిర్బంధాలు గత పది సంవత్సరాల కాలంలో చాలా సడలించబడ్డాయి తొలుత లారీలు ఒక జిల్లాలో మాత్రమే నడపడానికి పర్మిట్లు ఇవ్వబడేవి. దరిమిలా ఎంచుకొన్న ఆరు జిల్లాలలో నడపడానికి అనుమతిస్తూ జోనల్ పర్మిట్లు ఇవ్వబడ్డాయి. ప్రస్తుతం అన్ని లారీలకు రాష్ట్ర వ్యాప్తమైన పర్మిట్లు మంజూరు చేయబడుతున్నాయి. అంతర్ రాష్ట్ర సరుకుల రవాణా ప్రోత్సహించబడుతున్నది. తమిళనాడు, కర్ణాటక, మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ, ఒరిస్సా రాష్ట్రాలతో ద్వైపాక్షిక ఒప్పందాలు కుదుర్చుకొనబడ్డాయి. పంజాబు, హర్యానా, హిమాచల ప్రదేశ్ వంటి దూర రాష్ట్రాలతో కూడా అంతర్ రాష్ట్ర ఒప్పందాలు కుదుర్చుకోవడానికి ప్రయత్నాలు జరుగుతున్నాయి.

పొరుగు రాష్ట్రాల తాలూకు వాహనాల విషయంలో ధ్రువ సంతకం చేయడానికి అంగీకరించబడిన పర్మిట్ల మొత్తం సంఖ్య క్రింది విధంగా వున్నది.

రాష్ట్రం పేరు	కౌంటరు దస్కతు చేయడానికి అంగీకరించబడిన పర్మిట్ల మొత్తం సంఖ్య
తమిళనాడు	2,500
కర్ణాటక	1,100
మహారాష్ట్ర	1,500
ఒరిస్సా	325
మధ్య ప్రదేశ్	75

ఈ పర్మిట్ల సంఖ్యను తమిళనాడు విషయంలో (మరో 500), మహారాష్ట్ర (750), ఒరిస్సా (400), కర్ణాటక (1000) అధికం చేయటానికి ప్రయత్నాలు జరుగుతున్నాయి.

స్వల్పకాలిక లైసెన్సు ప్రాతిపదికపై సరుకుల వాహనాలకు తాత్కాలిక పర్మిట్లు మంజూరు చేయటానికి, తమిళనాడు కర్నాటక మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ్, ఢిల్లీ

ఒరిస్సా రాష్ట్రాలతో మన రాష్ట్రం ఒప్పందం కుదుర్చు కున్నది. ఈ పథకం అనుసరించి సరకుల వాహనాల ఆపరేటర్లు, ఆయా రాష్ట్రాలకు ప్రత్యేకపన్ను చెల్లించిన మీదట 7 రోజులు లేక 30 రోజుల స్వల్పకాలం నిమిత్తం తమ వాహనాలకు ప్రాంతీయ రవాణా అధికారుల వద్దనుండి తాత్కాలిక పర్మిట్లు పొంద వచ్చును. ఇతర రాష్ట్రాలకు చెందిన లారీలనుండి పన్నుల క్రింద రుసుముల క్రింద మనరాష్ట్రానికి సుమారు రూ. 26,00,000ల వార్షిక ఆదాయం లభిస్తున్నది.

టైర్లు ట్యూబుల పంపకం :

టైర్ల పంపణీపై నియంత్రణ వహించే నిమిత్తం 1973 ఆంధ్రప్రదేశ్ టైర్లు ట్యూబుల వర్తకుల లైసెన్సింగు ఉత్తరువును ప్రభుత్వం జారీచేసింది. కాని ఆంధ్ర ప్రదేశ్ హైకోర్టు దానిని కొట్టివేసింది. వర్తకులకు లైసెన్సు లివ్వడానికి, నియంత్రణ వహించడానికి ప్రభుత్వానికి చట్టబద్ధమైన అధికారాలు లేవు. హైకోర్టు తన తీర్పులో వెలిబుచ్చిన అభిప్రాయాల దృష్ట్యా రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి అవసరమైన అధికారాలను సంక్రమింపచేసే విషయాన్ని పరిశీలించవలసిందని భారతప్రభుత్వాన్ని కోరడం జరిగింది. అదే సమయంలో భారత రక్షణ నియమావళిక్రింద నియంత్రణ ఉత్తరువును జారీ చేయటానికి ఆమోదం ఇవ్వవలసిందని కూడా వారిని కోరడం జరిగింది. వారి తుది సమాధానం రావలసిఉన్నది. అయితే టైర్ల సక్రమ పంపిణీ నిమిత్తం రవాణాశాఖ కమీషనరుతోను, టైర్ల ఉత్పత్తి దారులు బస్సు ఆపరేటర్లు, ట్రక్కు ఆపరేటర్ల ప్రతినిధులతో సంప్రతించిన మీదట కొన్ని ఏర్పాట్లు చేయబడ్డాయి.

రాష్ట్రంలోని ఆపరేటర్లకు టైర్లు, ట్యూబులు సక్రమంగా పంపిణీ అయ్యేటట్లు చూసే నిమిత్తం రాష్ట్ర సలహా సంఘం ఒకటి ఏర్పడింది. దీనికి రవాణాశాఖ కమిషనరు అధ్యక్షులుగా ఉన్నారు. లారీల, బస్సుల, ఆపరేటర్లకు, టైర్లు ఉత్పత్తి దార్లకు ప్రాతినిధ్యం వహించే 21 మంది అనధికార్లు ఇందులో సభ్యులుగా ఉన్నారు. ప్రతి జిల్లాలోను పంపిణీ పనిచూసే నిమిత్తం సంబంధించిన ప్రాంతీయ రవాణ అధికారి కార్యదర్శిగా జిల్లా సంఘాలను ఏర్పాటు చేయవలసిందని కలెక్టర్లను ఆదేశించడం జరిగింది.

ఈ సంవత్సరం దేశ అవసరాలకు, రాష్ట్రం వారీ అవసరాలను నిర్ధారణచేసి సాధ్యాసాధ్యాలు ప్రాతిపదికపై ఒక పంపిణీ కార్యక్రమాన్ని రూపొందించడం కోసం భారత ప్రభుత్వం ఇటీవలే ఒక కేంద్ర సమన్వయ సంఘాన్ని ఏర్పాటు చేసింది. రాష్ట్ర ప్రభుత్వం కూడా లోగడ ఏర్పాటైన రాష్ట్ర సలహా సంఘంస్థానే భారత ప్రభుత్వం సూచించిన పద్ధతులపై ఒక రాష్ట్ర స్థాయి సంఘాన్ని ఏర్పాటు చేసింది. ఈ సంఘం కేంద్ర సమన్వయ సంఘం మార్గదర్శకత్వం క్రింద పనిచేస్తుంది.

రోడ్లపై ప్రయాణం చేసేటప్పుడు కారులు కలుగకుండా చూసేందుకు సంఘాలు :

రోడ్లపై పోలీసులు అధికస్తున్నట్లు ఆరోపణ చేస్తూ రాష్ట్రంలోని వివిధ రవాణా సంఘాల నుండి విజ్ఞప్తులు అందిన మీదట ఆ ఆరోపణలను విచారించడం కోసం ప్రభుత్వం హోంశాఖ కార్యదర్శితోను, పోలీసు ఇన్‌స్పెక్టరు జనరలితోను ఒక సంఘాన్ని ఏర్పాటు చేసింది. రహదార్లపై ప్రమాదాలను సమస్యను అధిక ప్రాధాన్యత

ఇవ్వబడుతున్నది. సాధ్యమైనంత మేరకు ప్రమాదాలను తగ్గించే నిమిత్తం డ్రైవర్లకు తగు శిక్షణ ఇవ్వడానికి డ్రైవింగు పాఠశాలలను నెలకొల్పాలని ప్రభుత్వం యోచిస్తున్నది. మితిమీరిన వేగాన్ని అరికట్టి మోటారు వాహనాల చట్టం, నియమావళి ఉల్లంఘనలు జరుగకుండా చూసే నిమిత్తం రహదార్లపై గస్తీ ఏర్పాటు చేసే విషయం కూడా ప్రభుత్వం పరిశీలనలో ఉన్నది.

శాసన సభ్యుల సంప్రదింపుల సంఘం :

27-3-1974 తేదీల మెమో (రవాణా I) శాఖ మిస్ నెం. 471 జి.ఓ.లో ప్రభుత్వం 30 మంది శాసన సభ్యులతో రవాణా శాఖకు ఒక సంప్రతింపుల సంఘాన్ని ఏర్పాటు చేసింది. మోటారు వాహనాలకు సంబంధించిన సమస్యలను చర్చించి, విధాన పరమైన అంశాలను గురించి వాటి అమలును గురించి సలహా నివ్వడం ఈ సంఘం యొక్క కర్తవ్యం ఈ సంప్రతింపుల సంఘానికి రవాణా శాఖమంత్రి అధ్యక్షులుగాను, రవాణాశాఖ కమీషనరు కార్యదర్శిగాను ఉన్నారు. ఈ సంఘం ఏర్పాటైన పిదప ఒకసారి సమావేశమైంది.

ఇటీవలి రైల్వే సమ్మె సందర్భంగా రవాణా శాఖ వహించినపాత్ర :

రైల్వే సమ్మెకాలంలో ప్రయాణీకుల సరకుల రవాణా సాఫీగా జరిగేటట్లుచూసే నిమిత్తం కాంట్రాక్టు క్యారేజి బస్సులను, స్టేజి క్యారేజీలను, స్పేరుబస్సులను లారీలను ఇతోధికంగా ఉపయోగించుకోవడానికి వీలుగా రవాణా శాఖ ప్రత్యేక ఏర్పాటు చేసింది. రాకపోకల రద్దీని తగ్గించడం కోసం రవాణాశాఖ రాష్ట్రములోని రవాణా వాహనాలకు ప్రత్యేక పర్మిట్లు మంజూరుచేసింది.

సమ్మెకాలంలో రైల్వే అధికారులతో సన్నిహిత సమన్వయం ఏర్పాటు చేసుకొని ఆ వాహనాల రాకపోకలకై రాష్ట్రమంతటా డిసెలు, పెట్రోలు నిల్వలు మామూలు స్థాయిలో ఉండేటట్లు చూడబడింది. ప్రాంతీయ రవాణాధికార్లు ఈ నిల్వల పరిస్థితిని జాగ్రత్తగా గమనిస్తూ తరుగు ప్రాంతాలకు తక్షణమే అవసరమైన సరఫరాలను టాంకర్ల ద్వారా చేరవేయడం జరిగింది.

అంతర్రాష్ట్ర వాహనాలకు తాత్కాలిక పర్మిట్లు జారీ చేయవలసిందని రాష్ట్రంలోని ప్రాంతీయ రవాణాధికారులను ఆదేశించడం జరిగింది. వాహనాలను నిలుపవద్దని, వాటి రాకపోకలకు ఆటంకం కలిగించవలదని చెక్‌పోస్టు ఇన్‌స్పెక్టరులకు ఆదేశాలు ఇవ్వబడ్డాయి.

సిబ్బంది, పరిస్థితి :

ఈ శాఖను పటిష్టం చేయవలసిన ఆవశ్యకత ఎంతైనా ఉన్నది. పన్నుల రాబడి పెరగడంతో శాఖ సామర్థ్యాన్ని పెంపొందింపచేయవలసిన బాధ్యత ఉన్నది. ఇపుడు ఏర్పాటు చేయదలచిన ఆదనపు సిబ్బంది శాఖ నిర్వహణ విషయంలో మరింత అప్రమత్తత వహించడానికి, పన్నుల ఎగవేతపట్ల రోడ్లపై భద్రతా చర్యలను కట్టుదిట్టంగా అమలుపరచటం పట్ల ఇతోధిక శ్రద్ధ వహించడానికి తోడ్పడగలదు.

(అనుబంధాలు

అనుబంధము-III

రవాణాశాఖ డిప్యూటీ కమీషనర్లు		జిల్లాలు
1. కాకినాడ	—	శ్రీకాకుళం, విశాఖపట్టణం, తూర్పు గోదావరి, పశ్చిమ గోదావరి
2. గుంటూరు	—	కృష్ణా, గుంటూరు, ప్రకాశం, నెల్లూరు
3. కర్నూలు	—	కర్నూలు, కడప, చిత్తూరు, అనంతపురం.
4. హైదరాబాదు (తెలంగాణా)	—	నల్గొండ ఖమ్మం, మహబూబ్‌నగర్, మెదక్, నిజామాబాదు, ఆదిలాబాదు, వరంగల్లు, కరీంనగరు.

అనుబంధము—IV

	రోడ్డు రవాణా శాఖ అధికారి	మోటారు వాహనాల ఇనస్పెక్టరు	జిల్లాలు
సంచారదళం, కాకినాడ	1	1	శ్రీకాకుళం, విశాఖపట్నం, తూర్పు గోదావరి, పశ్చిమ గోదావరి.
సంచారదళం, గుంటూరు	1	1	కృష్ణా, గుంటూరు, ప్రకాశం, నెల్లూరు.
సంచారదళం, కర్నూలు	1	1	కర్నూలు, చిత్తూరు, కడప, అనంతపురం.
సంచారదళం, హైదరాబాదు	1	1	హైదరాబాదు, ఖమ్మం, మహబూబ్‌నగర్, నిజామాబాద్, నల్గొండ, కరీంనగరు, మెదక్, ఆదిలాబాద్, వరంగల్లు.

అనుబంధము—V

చెక్ పోస్టులు

జిల్లా	చెక్ పోస్టు-స్థలం
1. చిత్తూరు	1. రేణిగుంట
	2. నరహరిపేట
2. నెల్లూరు	1. తడ
3. మెదక్	1. జహీరాదాద్.
4. నిజామాబాద్	1. పిట్లాం
	2. సాలూర్
5. ఆదిలాబాద్	1. కామాయి
	2. వాంకిడి
6. హైదరాబాద్	1. సరూర్‌నగర్

అనుబంధం—VI

వర్గం	పాఠ్యపుస్తకాలు పన్ను రేటు
(ఎ) సిటీ సర్వీసు రూట్లలోను లేక వర్షాలు పడని రోజుల్లో బస్సులు నడిచే రూట్లపై కిరాయకు ప్రయాణీకుల రవాణా నిమిత్తం వినియోగింపబడే రవాణా వాహనాలు.	చెల్లించదగు ప్రతి రూపాయి పన్నుపై 5 పైసల అదనపు పన్ను.
(బి) ఏదేని ఇతర రూట్‌లో దినం ఒక్కంటికి దిగువ తెల్పిన దూరం పోవడానికి అనుమతి వుండి కిరాయికి ప్రయాణీకుల రవాణా నిమిత్తం ఉపయోగించే రవాణా వాహనాలు.	
(i) 160 కిలోమీటర్లకు మించని దూరానికి	చెల్లించదగు ప్రతి రూపాయి పన్నుపై 5 పైసలు.
(ii) 160 కిలోమీటర్లకు మించని 240 కిలోమీటర్లకు మించని దూరానికి	చెల్లించదగు ప్రతి రూపాయి పన్నుపై 10 పైసలు.
(iii) 240 కిలోమీటర్లకు మించని దూరానికి	చెల్లించదగు ప్రతి రూపాయి పన్నుపై 15 పైసలు.

అనుబంధము—VII

రవాణాశాఖ రాబడులు, ఖర్చును సూచించే వివరణ

సంవత్సరం	రాబడులు	ఖర్చు	ఖర్చు శాతం
1959-60 .. .	2,35,99,000	6,62,907	2.64
1960-61	3,80,78,000	10,46,976	2.74
1961-62	3,56,58,000	11,15,435	3 12
1962-63 ...	4,35,12,000	12,88,540	2.96
1963-64	6,81,17,000	13,25,208	1.94
1964-65	6,47,29,000	14,65,113	2.26
1965-66	8,32,98,000	16,69,473	2.04
1966-67	8,31,38,000	19,52,000	2.34
1967-68	9,05,34,000	20,56,777	2.27
1968-69	13,12,00,000	23,68,403	1.85
1969-70	14,09,73,000	27,34,085	1.94
1970-71	14,53,96,481	30,44,564	2.08
1971-72 ...	15,82,46,211	32,62,163	2.07
1972-73	15,83,06,800	37,44,700	2.37
1973-74 ...	20,30,28,000	38,70,000	1.87
	(ఉజ్జాయింపుగా)	(ఉజ్జాయింపుగా)	

అనుబంధము-IX

	ఆటోరిక్షాల, టాక్సీల చార్జీలు 13-11-1972 తేదీకి ముందువున్న రేటు	సవరించిన రేటు
ఆటోరిక్షాలు	30 పైసల కనీసరేటుకు లోబడి కిలో మీటరుకు ఒక్కింటికి 30 పైసలు	60 పైసల కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీటరు ఒక్కింటికి 50 పైసలు
టాక్సీలు 18 వరకు హార్స్‌పవరుగలవి	80 పైసల కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీరుకు ఒక్కింటికి 50 పైసలు	ఒక రూపాయి కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీటరు ఒక్కింటికి 90 పైసలు.
18 కి మించి హార్స్‌పవర్ గలవి.	ఒక రూపాయి 10 పైసల కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీటరు ఒక్కటికి 70 పైసలు	ఒక రూపాయి కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీటరు ఒక్కింటికి ఒక రూపాయి.
స్టేషను వ్యాగను రకం 18 కి మించి హార్స్‌పవర్ గలవి.	ఒక రూపాయి 35 పైసల కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీటరు ఒక్కింటికి 70 పైసలు	ఒక రూపాయి కనీస రేటుకు లోబడి కిలో మీటరు ఒక్కింటికి ఒక రూపాయి 25 పైసలు.

ఎపెండిక్స్-I

వాహనాల వర్గం	31-3-1974న ఉన్న పన్ను రేటు (పావు సాలు ఒక్కింటికి)	1-4-1974 న ఉన్న పన్ను రేటు (సవరించినవి) (పావు సాలు ఒక్కింటికి)	ఏడాదికి అదనపు రాబడి
(1)	(2)	(3)	(4)
మోటరు సైకిళ్లు :			
350 సి సి లోపు	రూ. 12-00	రూ. 15.00	రూ. 6.74 లక్షలు
350 సి సి పైన	రూ. 16-00	రూ. 20.00	
మూడు చక్రాలు గలవి	రూ. 16-00	రూ. 20.00	

ఎపెండిక్స్—VI

వాహనాల రకం	31-3-74 నాటికి ఉన్న పన్ను రేటు	1-4-74 నాటికి సవరించిన పన్ను	ఏడాదికి అదనపు రాబడి
(1)	(2)	(3)	(4)
సరుకుల వాహనాలు	రు.	రు.	రు.
(ఎ) 300 కిలోలకు మించని మోటారు సైకిలు, త్రి వీలర్ సైకిలు	170.00	187.00	
(బి) 1000 కిలోలకు మించని వాహనం	200.00	220.00	
(సి) 1000 కిలోలకు మించి 1500 కిలోలకు మించనివి.	270.00	297.00	
(డి) 1500 కిలోలకు మించి 2300 కిలోలకు మించనివి.	300.00	330.00	
(ఇ) 2,300 కిలోలకు మించి 3,000 కిలోలకు మించనివి.	340.00	374.00	
(ఎఫ్) 3000 కిలోలకు మించి 4300 కిలోలకు మించనివి.	380 00	418.00	
(జి) 4300 కిలోలకు మించి 5600 కిలోలకు మించనివి.	510.00	561.00	64.54 లక్షలు
(హెచ్) 5600 కిలోలకు మించి 7600 కిలోలకు మించనివి.	590.00	649.00	
(ఐ) 7600 కిలోలకు మించి 9100 కిలోలకు మించనివి.	670.00	737.00	
(జె) 9100 కిలోలకు మించి 10700 కిలోలకు మించనివి.	720.00	792.00	
(కె) 10,700 కిలోలకు మించి 12,700 కిలోలకు మించనివి.	769.00	836.00	
(ఎల్) 12,700 కిలోలకు మించి 14,700 కిలోలకు మించనివి.	820.00	902.00	
(ఎం) 14,700 కిలోలకు మించి 15 500 కిలోలకు మించనివి.	880.00	968.00	

ఎపెండిక్స్ VIII వర్షాలు పడని కాలంలో ఉపయోగపడే రూట్లు

వాహనాల వర్గం నడిపే దూరం (స్టేజి కారేజీలు)	31-3-74 నాటికి వున్న పన్ను రేటు	1-4-74 నాటికి అదనపు పన్ను క్రింద విధించిన సవరించిన పన్ను	1-7-74 నాటికి సవరించిన పన్ను రేటు	ఏడాదికి అదనపు రాబడి	
				3వ గడి ప్రకారం	4వ గడి ప్రకారం
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
వర్షాలు పడనికాలంలో ఉపయోగపడే రూట్లకు సంబంధించి వాహనం దినసరిన డచుటకు అనుమతించిన దూరం డ్రయివరు, కండక్టరు మినహా ప్రతి ప్రయాణీకుని సీటు ఒక్కంటికి	రు.	రు.	రు.	రు.	రు.
(ఎ) 80 కి.మీ. వరకు	40.00	42.00	45.00		
(బి) 80-100 కి మీ.	50.00	52.50	55.00		
(సి) 100-120కి.మీ.	64.00	67.20	70.00		
(డి) 120-160కి.మీ.	68 00	71.40	75.00	1.00 లక్ష	4.00 లక్షలు
(ఇ) 160-240కి.మీ.	85.00	87.25	95.00		
(ఎఫ్) 240-320కి.మీ.	94.00	98.70	105.00		
(జి) 320 కి మీ. మించి	100.00	105 00	110.00		

ఎపెండిక్స్ IX జిల్లా రూట్లు

వాహనాల వర్గం	31-3-74 నాటికివున్న పన్ను రేటు	1-4-74 నాటికి అదనపు పన్ను రేటు	1-7-74 నాటికి సవరించిన పన్ను	ఏడాదికి అదనపు రాబడి	
		క్రిందవిధించిన సవరించిన పన్ను		3వ గడి ప్రకారం	4వ గడి ప్రకారం
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
జిల్లా రూట్లకు సంబంధించి వాహనం దినసరి నడచుటకు అనుమతించిన మొత్తం దూరం ద్రయివరు, కండక్టరు మినహా ప్రతి ప్రయాణీకుని సీటు ఒక్కంటికి	రు.	రు.	రు.	రు.	రు.
(ఎ) 80 కి. మీ. వరకు	40.00	42.00	50.00		
(బి) 80-100 కి. మీ.	60 00	63.00	75 00		
(సి) 100-120 కి. మీ	74.00	77.70	90.00		
(డి) 121-160 కి. మీ	78.00	81.90	95.00	83.00 లక్షలు	200.00 లక్షలు
(ఇ) 160-240 కి. మీ.	95.00	104.50	115.00		
(ఎఫ్) 240-320 కి. మీ.	104.00	119.60	125.00		
(జి) 320 కి. మీ. మించి	110.00	126 50	135.00		

ఎపెండిక్స్—X

మోటారు వాహనాలు 100 కి ఎక్కువగాను 500 కి తక్కువగాను వున్న యజమానుల విషయంలో అట్టి రవాణావాహనాలు చెల్లించదగు ప్రతి రూపాయి మీద 1-4-74 తేదీనుంచి అదనంగా 20 పైసలు పన్ను విధించబడింది. ఈ శాఖా క్రింద అదనంగా వచ్చే రాబడి రూ 1.24 లక్షలు

మోటారు వాహనాలు 500 కి మించి వున్న యజమానుల విషయంలో, అట్టి రవాణా వాహనాలు చెల్లించదగు ప్రతి రూపాయిమీద 1-4-74 తేదీనుంచి అదనంగా 30 పైసలు పన్ను విధించబడింది. ఈ శాఖా క్రింద అదనంగా వచ్చే రాబడి రూ. 248.7 లక్షలు.